FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY

MEMORIA ANUAL

Y

BALANCE GENERAL

AÑO 1949

PRESENTADA AL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
CON FECHA 15 DE MAYO DE 1950.

FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY

MEMORIA ANUAL

Y

BALANCE GENERAL

AÑO 1949

PRESENTADA AL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
CON FECHA 15 DE MAYO DE 1950.

uay

		31/12/48 Importe $	31/12/49 Importe $
Din y Tranvías			
Mat		2.235.735,49	2.492.169,38
Títu los		1.127.394,97	1.775.315,22
n Servicios Pú-			
Imp		1.093.025,47	1.190.425,76
G		186.124,53	— —
Deu		200.000,00	— —
Cue		613.493,52	533.422,76
Var te de Opera-			
Gast		2.198.419,33	2.333.256,71
su			
Plan	1.379.523,20		
Inve			
Ope	1.373.358,92	— —	6.164,28
		$ 7.654.193,31	$ 8.320.754,11

Ing. Agustín Maggi
Administrador General

MEMORIA

CORRESPONDIENTE AL EJERCICIO 1949

Y BALANCE DE SU CONTABILIDAD

I. PREAMBULO

La red del Ferrocarril Central del Uruguay comprende todas las líneas de las ex Compañías Británicas: de la "Central Uruguay Railway Company of Montevideo"; "Midland Uruguay Railway Company Limited"; "Midland Uruguay Extension Railway Company Limited"; "North Western of Uruguay Railway Company Limited"; "Uruguay Northern Railway Company Limited", y la "Quarahim International Bridge Company Limited", que fueron adquiridas por el Estado por el Convenio de Compra-Venta de 2 de marzo de 1948, ratificado por la Ley de fecha 31 de diciembre de 1948, y cuya transferencia legal se verificó el 31 de enero de 1949, por escritura que autorizó el Escribano de Gobierno don José Antonio Becco.

La unificación de estos ferrocarriles bajo la denominación común de "Ferrocarril Central del Uruguay" fué autorizado por Decreto de fecha 8 de febrero de 1949 ("Diario Oficial", Nº 12.693 del 18/II/49).

Esta Memoria no comprende, pues, las líneas de los "Ferrocarriles del Estado", pues la proyectada fusión con éstas aun no se ha efectuado.

Para conocimiento de los antecedentes se adjunta como Anexo a esta Memoria el texto íntegro del Convenio de Compra-Venta "ad referendum" de fecha 2 de marzo de 1948 y de la Ley de Ratificación de fecha 31 de diciembre de 1948.

Junto con el Convenio se incluye el Anexo I, mencionado en la Cláusula 2, que comprende una sucinta "Descripción de la Propiedad", pues será de interés dejar constancia de las características generales a la Línea y sus dependencias.

Mientras no se dicte la Ley Orgánica que ha de reglamentar el Servicio Ferroviario, la Institución se ha venido rigiendo por la norma provisoria establecida por el Decreto de 31 de enero de 1949 que a continuación se transcribe:

"Ministerio de Hacienda.

" Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, 31 de enero de 1949.

" **Vistos:**

" La Ley de 31 de diciembre de 1948, por la cual se ratifica el Con-
" venio de Compra-Venta celebrado el 2 de marzo de 1948 entre el Go-
" bierno de la República y las Compañías Británicas de Ferrocarriles y
" la Compañía del Puente de Cuareim. Habiéndose otorgado en el día
" de hoy la respectiva escritura de transferencia; El Presidente de la
" República:

Decreta:

"**Artículo 1º**— Que por el Ministerio de Obras Públicas se tome pose-
" sión del Servicio ferroviario y se continúe su explotación.

"**Art. 2º**— Que hasta tanto se dicte la Ley Orgánica que ha de regir " dicho servicio, se continúe con el régimen económico, financiero y admi- " nistrativo con que lo ha venido prestando las empresas privadas que lo " explotaban, debiendo a la vez observarse las prescripciones legales rela- " tivas a las adquisiciones que se hacen por la Administración Pública.

"**Art. 3º**— Durante el período antes expresado el servicio mantendrá " su actual presupuesto.

"**Art. 4º**— El actual representante del Gobierno ante las Compañías " privadas Ingeniero Agustín Maggi, pasará a ocupar provisoriamente el " cargo de Administrador General.

"**Art. 5º**— Declárase cancelado el contrato de trabajo con el Admi- " nistrador General de las Compañías, don Hugo H. Grindley, en las " condiciones previstas en el Convenio de Compra-Venta, celebrado el " 2 de marzo de 1948.

"**Art. 6º**— Comuníquese a la Inspección General de Hacienda a sus " efectos y diríjase mensaje al Tribunal de Cuentas de la República.
"**Art. 7º**— Comuníquese, etcétera.

BATLLE BERRES.— Manuel Rodríguez Correa, Ledo Arroyo Torres."

Habiendo el Estado asumido la posesión de los ferrocarriles ex Británicos el 31 de enero de 1949, esta Memoria, que corresponde al ejercicio de 1º de enero a 31 de diciembre del año 1949, comprende tan sólo once meses de administración directa por el Estado.

II. DE LOS RESULTADOS DEL EJERCICIO

Las entradas del año 1949, por diversos conceptos, fueron las siguientes:

1948 $	Rubro	1949 $	Diferencia	
4.491.825	Tráfico de Pasajeros	5.213.219	721.394	+ 16 %
577.001	" " Encomiendas	597.231	20.230	+ 4 %
17.233	" " Equipajes	17.496	263	+ 2 %
101.630	" " Leche	116.269	14.639	+ 14 %
9.343.460	" " Cargas	9.478.644	135.184	+ 1 %
3.067.408	" " Animales	5.293.428	2.226.020	+ 73 %
35.008	" " Telegramas	36.164	1.156	+ 3 %
265.512	Otros conceptos	466.106	200.594	+ 75 %
17.899.077	Total de Proventos propios	21.218.557	3.319.480	+ 19 %
—	Agréguese: Pagos por Rentas Generales, Sumas correspondientes a los aumentos de sueldos y jornales votadas por Ley de 25/IV/49	3.101.381	3.101.381	—
17.899.077	Total General de Entradas	24.319.938	6.420.861	+ 36 %

Los gastos del año 1949 globalmente clasificados por (a) mano de obra y (b) materiales y gastos varios, fueron los siguiente:

1948	Gastos de Mantenimiento	1949	Diferencia
$		$	
8.760.951	Sueldos y jornales incluyendo aportes jubilatorios	12.653.538	+ 44 %
9.453.452	Materiales y otros gastos	10.286.877	+ 9 %
18.214.403	Total gastos de Mantenimiento	22.940.415	+ 26 %
2.669.591	**Agréguese:** Gastos por cuenta de Renovaciones	1.373.359	— 49 %
20.883.994	Total General del Mantenimiento ...	24.313.774	+ 16 %
238.153	**Gastos por cuenta de Capital:** Mejoras y aumentos del Patrimonio sin financiación expresa	259.324	+ 9 %

Los diversos rubros de entradas y las partidas de gastos serán analizados y comentados más adelante en este Informe.

Los gastos de sueldos y jornales que se citan, incluyen los aumentos concedidos por las Leyes de 25 de abril de 1949, aún cuando estos aumentos fueron específicamente financiados por dichas Leyes.

Considerando las cifras globales, es altamente satisfactorio poder informar que los ingresos, fuertemente aumentados en comparación con años anteriores, y los egresos por concepto de la explotación de las líneas y mantenimiento de la propiedad, han sido prácticamente equilibrados, y que el cargo a Rentas Genèrales se ha limitado a las sumas expresamente votadas por las Leyes de 25 de abril de 1949 para sufragar los aumentos de sueldos y jornales que insumieron $ 3.101.381.

Es evidente que, considerando en conjunto todos los gastos, o sean los normales —comparables con el ejercicio anterior— y el aumento específico acordado por las Leyes citadas a los sueldos y jornales del personal, las erogaciones por concepto de la Explotación y el Mantenimiento de las líneas han superado las del año anterior en $ 3.429.780, llegando a totalizar $ 24.313.774. Siendo los proventos propios sólo de $ 21.218.557, el déficit real ha sido de $ 3.095.217, pero es de tener en cuenta que la producción del país se ha beneficiado en una suma mayor (igual a la específicamente votada por Ley) por no haberse aumentado las tarifas en consonancia con el mayor costo de la mano de obra.

Fundamentalmente este feliz resultado se debe a dos circunstancias. En primer término, al señalado aumento en el volumen del movimiento del año,

principalmente el de ganado vacuno y lanar, cuyas entradas han superado las de todos los años antecedentes, aumento éste que, afectando solamente los gastos variables y no las relativamente fijas de administración y conservación de las líneas, ha cubierto ampliamente sus propios aumentos y aun otros experimentados en determinados rubros, notablemente el de combustibles, a que me refiero en capítulo aparte. En segundo término, justo es decirlo, se debe al cuidado con que, en este período de transición, cuando la Institución no tiene aún su Carta Orgánica, se han limitado los Gastos de Renovación al mínimo posible, para no exceder los recursos disponibles.

III. DEL ANALISIS COMPARATIVO DEL MOVIMIENTO FERROVIARIO GENERAL

Discriminado por sus respectivas clasificaciones de pasajeros, de cargas, de animales en pie, etc., el análisis comparativo del movimiento ferroviario revela que el ocurrido durante el ejercicio 1949 ha sido muy intenso en toda la red, al extremo de que en frecuentes ocasiones los elementos con que cuenta la Institución, tanto en material rodante como en personal, han resultado insuficientes.

Para demostrar el aumento del tráfico en el año 1949, comparado con 1948, relacionados ambos con niveles anteriores, se expresa en forma numérica y gráfica el volumen de transporte efectuado, en tonelada-kilómetros (o pasajero-kilómetros en el caso), que es la unidad estadística básica, y las entradas, referentes a cada rubro.

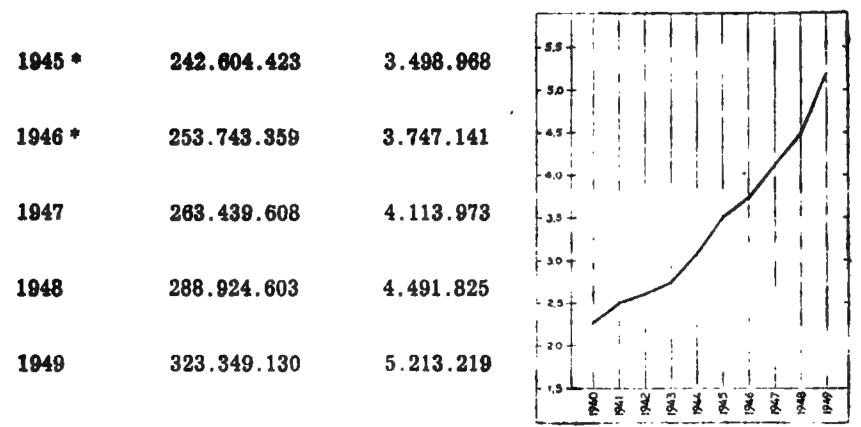
Tráfico de Pasajeros

En el año 1949 se ha trasportado 14 % más de pasajeros que en 1948, con un total de 7.093.463 viajes, comparado con 6.236.554, o sea, un aumento de 856.909.

El movimiento en los últimos diez años, expresado en pasajero-kilómetros, y las entradas correspondientes, indicadas en pesos, se establecen a continuación:

Año	Pasajero kilómetro Nº	Entradas $
1940 *	228.924.147	2.273.415
1941 *	230.756.408	2.506.052
1942 *	228.381.363	2.603.386
1943 *	198.600.587	2.744.153
1944 *	213.609.398	3.085.322

Millones de pasajero-kilómetros



1945 *	242.604.423	3.498.968
1946 *	253.743.359	3.747.141
1947	263.439.608	4.113.973
1948	288.924.603	4.491.825
1949	323.349.130	5.213.219

* **Significa** años financieros de **Julio a Junio.**

Sin contar el año de julio 1942 a junio 1943, en que por falta de combustibles fué necesario reducir el número de trenes, el aumento ha sido progresivo en todos los años, por lo que la Institución se preocupa seriamente de aumentar de inmediato su plantel de material rodante, habiendo propuesto en el Plan de Seis años ya elevado al Poder Ejecutivo la adquisición urgente de coches de pasajeros, locomotoras diesel-eléctricos y coches motores en grupos de tres unidades. Hago referencia más adelante en este Informe a este plan de Mejoramiento del Patrimonio de la Institución.

El servicio ofrecido al público en 1949, comparado con el de 1948, ha sido el siguiente:

	1948	**1949**
Trenes de Pasajeros		
Nº de Tren-kilómetros corridos	1.570.116	1.697.679
Trenes "Mixtos" de Pasajeros y Carga		
Nº de Tren-kilómetros corridos	954.042	976.949
Coches Motores		
Nº de Coche kilómetros corridos	3.154.461	3.458.341
Promedio de recorrido por pasajero		
(Pasajero-kilómetros dividido por Nº de viajes)	46.33	45.58
Promedio de Entradas por pasajeros		
(Total de Entradas dividido por Nº de viajes) ...	$ 0.72	$ 0.73
Promedio de pasajeros por vehículo		
(Total de pasajero-kilómetros dividido por total de vehículo-kilómetro)	23.80	24.24
Promedio de velocidad, incluyendo paradas, en kilómetros por hora		
Coches Motores	53.12	54.01

Trenes de Pasajeros	45.07	45.12
Trenes Mixtos	33.72	34.98

Promedio de distancia recorrida por cada tren

(Kilómetros de trenes dividido por Nº de trenes)		
Trenes de Pasajeros	56.85	57.66
Trenes Mixtos	154.25	163.53

Tráfico de encomiendas y equipajes Este renglón adquirió durante la guerra gran volumen debido a que, con importaciones restringidas, se presentaba siempre la necesidad de trasportes urgentes en pequeñas cantidades, situación propicia para un tráfico de "encomiendas" a relativamente alta tarifa unitaria. Con la paulatina normalización del comercio y de los trasportes, se produjeron importantes mermas de este tráfico, por lo que es satisfactorio observar un ligero aumento en el año 1949 comparado con 1948.

El movimiento habido en el curso de los últimos diez años, se demuestra a continuación:

Año	Toneladas kilómetro Nº	Entradas $
1940 *	5.372.638	327.124
1941 *	5.489.070	360.640
1942 *	5.186.556	368.178
1943 *	5.276.653	462.020
1944 *	4.994.583	544.611
1945 *	5.191.654	589.233
1946 *	4.982.259	680.544
1947	4.116.903	586.353
1948	3.939.772	594.234
1949	3.985.734	614.727

Millones de toneladas-kilómetros

Millones de pesos

* Significa años financieros de julio a junio.

Tráfico de Cargas

En el año 1949 el tráfico de cargas en general ha aumentado ligeramente sobre el correspondiente a 1948. Notablemente ha aumentado el movimiento de TRIGO, con 41 % de aumento, como consecuencia de una mayor cosecha; de LINO y GIRASOL, con 67 % y 153 % de aumento respectivamente, debido al incremento de las industrias extractivas de aceites, en el país; de MATERIALES DE CONSTRUCCION, con 12 % de aumento, (CEMENTO y CAL con 15 %); y de PRODUCTOS DE MOLINO Y FIDEERIAS, con 32 % de aumento.

Con todo, el trasporte de cargas en general demuestra más bien una posición estática, con sólo pequeñas fluctuaciones en los últimos años, que no está en relación con el movimiento general del país. Hay mucha intensidad en la competencia camionera en las rutas paralelas al ferrocarril, por lo que es indiscutiblemente necesario, y aun perentoriamente urgente, realizar una eficiente Coordinación del Trasporte, para definir las respectivas esferas de acción, y complementariamente, las conveniencias de las partes por un lado y las de la Economía del país por el otro.

El movimiento general habido en el curso de los últimos diez años, en el renglón de trasporte de cargas, ha sido el siguiente:

Año	Toneladas-Kilómetros de Carga Nº	Entradas $
1940 *	256.120.008	5.156.061
1941 *	248.380.129	5.371.645
1942 *	257.387.309	5.884.834
1943 *	233.817.963	7.019.032
1944 *	269.039.847	8.925.179

Millones de Toneladas kilómetros

Millones de pesos

1945 *	272.729.609	9.413.757
1946 *	238.704.533	10.324.115
1947	211.782.958	8.583.680
1948	247.554.817	9.343.460
1949	253.193.761	9.478.644

* Significa años financieros de julio a junio.

Excusado es decir que las tarifas no han sufrido modificaciones en más desde la nacionalización de las líneas, a pesar de los grandes aumentos habidos en los sueldos, combustibles y otros materiales. Al contrario, se ha venido efectuando algunas rebajas, a título de coordinación en la red unificada, con beneficio para el público consumidor.

Tráfico de Animales

El año 1949 acusa fuerte aumento en el transporte de ganado vacuno y lanar. Durante los años inmediatamente anteriores a 1948, se venía sintiendo los efectos de la gran sequía de 1943, efectos que naturalmente alcanzaron su grado máximo en los trasportes de los años sucesivos. En 1948 ocurrió una marcada retención de ganado por parte de los hacendados. Por todas estas razones el trasporte de 1949, parecido a los años de 1942 y 1943, acusa grande aumento.

El número de animales trasportados fué:

	1948	1949	Diferencia
Vacunos	435.542	758.548	+ 74 %
Terneros	25.450	53.155	+ 109 %
Lanares	453.888	735.868	+ 62 %
Caballos	6.694	7.092	+ 6 %
Porcinos	24.288	12.506	— 49 %
Pavos	30.802	19.983	— 35 %
TOTAL	976.664	1.587.152	+ 63 %

El movimiento general habido en el curso de los últimos años se demuestra a continuación:

Año	Toneladas-Kilómetros de Animales	Entradas
	N.º	$
1940 *	111.936.924	2.538.630
1941 *	109.485.927	2.615.634
1942 *	121.992.456	2.946.361
1943 *	124.654.287	3.705.232
1944 *	96.085.113	3.459.543
1945 *	69.687.642	2.782.457
1946 *	72.287.270	3.235.324
1947	55.823.601	2.643.009
1948	68.077.947	3.067.408
1949	118.230.909	5.293.428

Kilómetros
Millones de Toneladas-

Millones de pesos

* Significa años financieros de julio a junio.

IV. DE LOS GASTOS DE EXPLOTACION Y MANTENIMIENTO

Sueldos y Jornales Las planillas de este rubro acusan por gastos de Explotación las siguientes cifras:

	1948	1949	Diferencia
	$	$	$
a) Sueldos y jornales	8.805.192	12.544.153	+ 3.738.961
b) Caja de Jubilaciones	617.799	877.159	+ 259.360
c) Asignaciones familiares	253.877	361.155	+ 107.278
	9.676.868	13.782.467	+ 4.105.599

Los trabajos imputables a las cuentas de Capital y de Renovación insumieron estas cantidades:

	1948	1949	Diferencia
	$	$	$
a) Sueldos y jornales	783.570	865.412	+ 81.842
b) Caja de Jubilaciones	54.978	60.514	+ 5.536
c) Asignaciones Familiares	22.592	24.916	+ 2.324
	861.140	950.842	+ 89.702

Por el mismo concepto, a cargo de particulares, incluso gastos de renovación de la vía a Punta del Este, FF. CC. E.

	1948	1949	Diferencia
	$	$	$
a) Sueldos y jornales	165.424	262.686	+ 97.262
b) Caja de Jubilaciones	11.607	18.369	+ 6.762
c) Asignaciones familiares	4.770	7.563	+ 2.793
	181.801	288.618	+ 106.817

Estas planillas arrojan un gran total de $ 15.021.927, suma mayor en $ 4.302.118 que la similar del año pasado. El aumento incluye $ 106.817 por trabajo por cuenta de terceros, pero fundamentalmente obedece a las mejoras de sueldos y jornales acordadas por las leyes de abril de 1949; (disposiciones que a la vez arbitraron recursos por valor de $ 3.101.381) así como a algún aumento en el personal obrero, como consecuencia de un incremento de alrededor del 20 % en el tráfico, al aumento de un tercio del tiempo de licencia a todo el personal, y al pago de tiempo ausente por enfermedades.

Combustibles El consumo experimentó, con respecto al año anterior, aumento de 22 por ciento en el fuel-oil con estas cifras: 82.323 toneladas en 1949; 67.740 toneladas en 1948. Mantúvose con sólo 5 por ciento de aumento en el carbón, cuyo gasto fué de 10.954 toneladas frente a 10.428 toneladas; bajó el de leña en 63 por ciento, o sea 1.088 toneladas en 1949; y 2.951 en 1948.

Habiendo aumentado el tráfico en 34.424.527 pasajeros-kilómetros, igual a 12 por ciento; en 5.814.215 toneladas-kilométricas de cargas y leche, 2 por ciento; y en 50.152.962 toneladas-kilométricas del signo animales, igual a 74 por ciento, el combustible consumido tuvo que ser mayor, y como el rubro carbón no alteró sensiblemente su volumen, se evidencia que quedó a cargo de la tracción a fuel-oil el incremento del tráfico, como se apreciará por el siguiente cuadro:

		1948	1949	Diferencia	%
Kilómetros de máquinas	Con fuel-oil	5.541.378	6.513.879	+ 972.501	+ 18
	Con carbón	696.934	635.953	— 60.981	— 9
	Con leña	80.543	24.549	— 55.994	— 70
	TOTAL	6.318.855	7.174.381	+ 855.526	+ 14

Acentuó el índice de consumo la naturaleza del tráfico que superó en el aumento: el ganado, con una suba de 74 por ciento, exigente de esfuerzo de tracción en ambos sentidos.

Costo: Arrojó éste un precio promedio por tonelada de fuel-oil de $ 54,93, lo que representa un aumento de $ 1,16 por tonelada, ó 2 % sobre el precio promedio pagado el año anterior.

En el régimen de adquisiciones hubo una variante. Desde marzo 1949 las compras se realizan exclusivamente a la Ancap.

En conjunto, y comparativamente, los costos de los combustibles fueron en los últimos años:

	1947	1948	1949	Diferencia 1948/49	
	$	$	$	$	%
Fuel oil	1.939.769	3.642.713	4.522.374	+ 879.661	+ 24
Carbón	350.655	532.735	574.482	+ 41.747	+ 8
Leña	67.253	30.071	15.136	— 14.935	— 50
TOTAL	2.357.677	4.205.519	5.111.992	+ 906.473	+ 22

Mantenimiento del tren rodante

De este rubro, los gastos de reparaciones del material rodante experimentaron aumento, que se concreta así:

	1948	1949	Diferencia	
	$	$	$	%
Locomotoras	919.970	1.401.487	+ 481.517	+ 52
Coches	294.651	360.707	+ 66.056	+ 22
Vagones	613.171	736.590	+ 123.419	+ 20

Son responsables de la suba: el mayor recorrido de los vehículos, más tiempo sumado al de su largo uso, y los altos costos de mano de obra y materiales.

El aumento de la mano de obra se evidencia en el rubro "Limpieza de máquinas" donde todo el gasto lo absorbe el pago de personal:

	1948	1949	Diferencia	
	$	$	$	%
Sueldos	232.789	424.172	+ 191.383	+ 82
Otros	101	130	+ 29	+ 29
	232.890	424.302	+ 191.412	+ 82

y el de "Materiales" se nota en la descomposición del rubro "Reparaciones de máquinas", donde se halla esta expresión numérica:

	1948	1949	Diferencia	
	$	$	$	%
Materiales	259.773	405.898	+ 146.125	+ 56

Coches motores Los gastos de corrida de estos coches, del equipo de los FF. CC. E. se fijan en $ 1.423.688 para 1949; y $ 1.342.589 en 1948, con un aumento de $ 81.099, igual a 6 por ciento.

V. DE LAS OBRAS DE RENOVACION

Las obras de renovación realizadas en 1949, costaron $ 1.373.359; el año anterior se gastó por tal motivo $ 2.669.591.

Por razones de situación legal del Instituto, y por concepto del alcance facultativo de esta Administración se procuró reducir la ejecución a trabajos indispensables, y a la conclusión de los ya iniciados. Así se halla la terminación de la renovación de la vía del sector de la línea a Nico Pérez, comprendido entre el kilómetro 31 y el 230,820, trabajo que imputa la suma de $ 655.046 a la cuenta "Renovación", y $ 50.279 a la de "Capital", absorbiendo así, el 50 % de la suma total gastada en "Renovación".

Esta importante obra iniciada en 1945, costó $ 6.755.565 más $ 573.923 imputadas, respectivamente, a las dos cuentas nombradas; costo que da un promedio general de $ 36.810 por kilómetro. En esa línea fueron también mejorados y extendidos los desvíos de 14 de las 15 estaciones existentes, construídos dos desvíos de cruces y modernizado el sistema de señales de la estación empalme Nico Pérez.

Los otros trabajos fueron:

Trabajos en puentes, $ 32.084,15; sustitución de durmientes (fuera de la renovación línea Nico Pérez), $ 261.848,84; balastaje, $ 260.380,53; trabajos en edificios y estaciones, $ 15.737,43; renovación material rodante, $ 83.444,30; maquinaria y herramientas de Talleres, $ 9.935,08; renovación cables y varios trabajos de señalización, $ 39.886,82.

VI. DE LA OBRA DE MEJORAMIENTO DEL PATRIMONIO (CUENTA DE CAPITAL)

Durante el año 1949 se gastó en mejoras de las instalaciones ferroviarias en general la suma de $ 259.323,01.

La parte capitalizable de la renovación de línea Nico Pérez, principalmente el mayor peso de rieles, insumió como dicho, $ 50.279,30.

En extensiones de desvíos de cruce, construcción de playa de maniobras, etc., se gastó $ 112.326,20; en nuevas construcciones, Oficinas para la Repartición Electricidad y Señales, viviendas para personal, etc., $ 59.067,29; en instalaciones de señalización, $ 30.786,74, y en otros detalles (menos créditos), $ 6.863,48.

VII. DE LA DIRECCION DEL INSTITUTO Y DE LA FISCALIZACION CONTABLE

La Dirección del Instituto se realiza de acuerdo al texto del Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 31 de enero de 1949, que dispone la continuación del régimen económico administrativo ya existente, y la dependencia del Ministerio de Obras Públicas.

Las adquisiciones se ajustaron a las normas legales vigentes en la Administración Pública. Para respaldo de los créditos exigibles por los licitadores, dada la extenuación de las disponibilidades que encontramos al tomar la administración, fué preciso obtener un crédito de un millón ($ 1.000.000) que se autorizó por Decreto del 25 de marzo de 1949. Los créditos fueron o serán liquidados todos con fondos de cuenta corriente.

Hubo que hacer frente a las órdenes de compras colocadas por las Compañías con anterioridad al 31 de enero de 1949, para lo cual se abrió un crédito de £ 120.000 por intermedio del Banco de la República.

Hubo también que realizar la transferencia de contratos, y ordenar el sistema de pago y las formas de embarque. En su mayoría se han cumplido esas órdenes con la entrega de lo comprado y su pago simultáneo. Lo pendiente es algún material cuya fabricación y entrega estaba prevista a plazo mayor.

Fiscalización La recaudación de la Tesorería Central, es fiscalizada diariamente por la Contaduría.

El movimiento de valores de las estaciones y de otras dependencias los fiscalizan periódicamente fiscales inspectores de Contaduría.

En el contralor y autorización de los pagos por adquisiciones interviene una Comisión de Compras, constituída por funcionarios de cada Repartición, las Reparticiones de Almacenes y Contaduría, y en última instancia la Administración.

El Tribunal de Cuentas mantiene control permanente sobre la gestión económica del Instituto.

El Presupuesto del Instituto para 1950 fué entregado al señor Ministro al finalizar el primer mes del año.

VIII. DE LA ECONOMIA DEL TRANSPORTE FERROVIARIO Y SUS PERSPECTIVAS

El volumen de transporte por ferrocarril fué el siguiente, durante los 10 últimos años:

		Pasajeros Millones de Pasajero-Kil.		Encomienda y carga Millones de Tonelada-Kil.		Animales Millones de Tonelada-Kil.	
1940	Grupo Central	229		261		112	
	FF.CC. Estado	42		16		7	
	TOTAL		271		277		119
1941	Grupo Central	231		254		109	
	FF.CC. Estado	41		17		7	
	TOTAL		272		271		116

1942	Grupo Central	228		262		122	
	FF.CC. Estado	40		23		8	
	TOTAL		268		285		130
1943	Grupo Central	199		239		125	
	FF.CC. Estado	38		29		10	
	TOTAL		237		268		135
1944	Grupo Central	214		274		96	
	FF.CC. Estado	45		34		7	
	TOTAL		259		308		103
1945	Grupo Central	243		278		70	
	FF.CC. Estado	52		32		6	
	TOTAL		295		310		76
1946	Grupo Central	254		244		72	
	FF.CC. Estado	56		24		9	
	TOTAL		310		268		81
1947	Grupo Central	263		216		56	
	FF.CC. Estado	63		21		6	
	TOTAL		326		237		62
1948	Grupo Central	289		251		68	
	FF.CC. Estado	67		19		6	
	TOTAL		356		270		74
1949	Grupo Central	323		257		118	
	FF.CC. Estado	71		17		9	
	TOTAL		394		274		127

Aunque carecemos de datos para apreciar el lugar de relación que ocupa el trasporte ferroviario en la cifra global del trasporte nacional, no dubitamos en atribuirle un puesto de avanzada en el conjunto de tráfico general, y reservarle la primacía absoluta en el movimiento del ganado y en los trasportes de grandes masas. No creemos que hayan opiniones desacordes a este respecto.

Toca ahora discurrir acerca del tópico "economía".

Este ferrocarril está trabajando en posición forzada. Da el máximo exigible, pero su rendimiento no satisface las exigencias de su propia sustentación, y le resta a la economía del país, los beneficios de una mejora de los trasportes, en eficiencia y en costo, que por función natural debería tributar.

Sin embargo, creemos factible que se pueda obtener en tiempo relativamente cercano, un rendimiento cabal. Así llamamos al que cubra el aspecto económico y la parte funcional absorbiendo íntegramente la demanda.

Aunque corresponde ir a una racionalización del régimen tarifario en consonancia con un servicio público explotado por el Estado, debemos tratar en lo posible, dentro del índice actual de costos, de evitar un aumento general de las tarifas.

Propiciamos, en cambio, el equilibrio de entradas y salidas, por medio de la mayor capacitación de los ferrocarriles, para aprovechamiento de la capacidad potencial que su estructura orgánica mantiene.

Tenemos un presupuesto, en el que alrededor del 45 % de los gastos no se alteran apreciablemente, estos últimos, dentro de ciertos límites, con el volumen del trasporte.

Con tal aumento los costos unitarios bajarían. Entraríamos en el principio de una sana economía. Encaramos la posibilidad del trasporte pagado por sí mismo; es decir, que se pagaría los gastos propios que demande su funcionamiento y su conservación.

Este aumento se obtendría por medio de una coordinación de trasportes, cuya distribución del volumen de cargas del tráfico nacional, asignara a los ferrocarriles la cuota que naturalmente les corresponde, en relación a su capacidad y al índice de economía.

Pero antes de propiciar un aumento del tráfico, es preciso considerar que el material rodante ferroviario ha llegado al grado insuperable de la saturación. Su mantenimiento es costoso, como lo han demostrado las cifras pre-insertas; la frecuencia de entradas a reparación acorta sus períodos a medida que suma tiempo en servicio. El material de locomotoras, sometido a esfuerzo en los lindes de su resistencia, es notoriamente costoso. Máquinas de promedio de 40 años de trabajo tienen, naturalmente, que ofrecer un elevado costo de mantenimiento, y un rendimiento deficitario comparado con los rindes de los modernos sistemas de tracción ferroviaria.

En tal situación y con el definido propósito expuesto, propiciamos dotar al ferrocarril, entre otros elementos de trabajo, de nuevo material rodante; primordialmente de locomotoras.

Actualmente nos encontramos estudiando el rendimiento de las locomotoras Diesel Eléctricas. Algunos estudios de transporte, en masa, demuestran grandes economías en los gastos de operación frente a las locomotoras a vapor.

Consideramos que es aún prematuro esgrimir cifras, pero es probable que podamos más tarde confirmar, que en caso de la sustitución total de la actual dotación de tracción, la economía de nuestros gastos de explotación señalaría una reducción del orden de los cuatro millones de pesos, o lo que es decir de la quinta parte, aproximadamente, de todos nuestros gastos sumados.

Resumiendo: propiciamos la habilitación de los ferrocarriles, para obtener mayor rendimiento de su capacidad potencial, por medio de:

A) Sustitución progresiva del material de tracción por elemento moderno; aumento de coches y vagones; ampliación y mejoramiento en las instalaciones fijas.

B) Aumento del volumen de tráfico, mediante un sistema coordinado de los trasportes, en el cual se adjudique al ferrocarril el monto que le pertenece por capacidad y economía.

Con lo cual perseguimos:

1) Ofrecer un apreciable mejoramiento en los servicios ferroviarios.
2) Equilibrar la economía de explotación y mantenimiento.
3) Evitar aumento de las tarifas.

IX. DEL PERSONAL

Una vez más, nos complacemos en señalar, haciendo de ello un deber, que el personal ferroviario, en este año de administración pública, ha corroborado el concepto de que gozaba en la empresa privada, de ser funcionalmente capacitado; de sustentar una disciplina que tiene origen en la noción precisa de su responsabilidad; y de responder a las exigencias del servicio, ahincadamente, con elevado espíritu de trabajo. De ello da prueba acabada el hecho que sin aumento en el personal estable, y con sólo limitado aumento de peonaje, de ocupación circunstancial, se atendió un movimiento que superó al del año anterior en los términos que los siguientes cuadros ilustran:

ESTADISTICA DEL TRAFICO:

Rubro	Unidad	1948	1949	Diferencia		
		$	$		$	%
Pasajeros	Nº	6.236.554	7.093.463	+	856.909	+ 14
Encomiendas (incluso tráfico leche) .	Tons.	35.531	36.289	+	758	+ 2
Cargas	Tons.	1.188.861	1.243.256	+	54.395	+ 5
Animales	Nº	976.664	1.587.152	+	610.488	+ 63

ENTRADAS:

Rubro	1948	1949	Diferencia	
	$	$	$	%
Pasajeros, Encomiendas etc. .	5.488.209	6.446.485	+ 958.276	+ 17
Cargas	9.343.460	9.478.644	+ 135.184	+ 1
Animales	3.067.408	5.293.428	+ 2.226.020	+ 73
SUMA	17.899.077	21.218.557	+ 3.319.480	+ 19
Subvención de Rentas Generales, aumento sueldos y jornales, ley 25 de abril de 1949	——	3.101.381	+ 3.101.381	—
TOTAL	17.899.077	24.319.938	+ 6.420.861	+ 36

GASTOS:

Rubro	1948	1949	Diferencia	
	$	$	$	%
Gastos Generales de Explotación	18.214.403	22.940.415	+ 4.726.012	+ 26
Resultado: Déficit	315.326	—	—	—
Superávit	—	1.379.523	+ 1.694.849	—
Gastos de Renovación	2.669.591	1.373.359	— 1.296.232	— 49
Resultado neto: Déficit	2.984.917	—	—	—
" Superávit	—	6.164	+ 2.991.081	—

AGUSTIN MAGGI
Administrador General

Anexo "A"

Convenio de Compra-Venta entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y las Compañías Británicas de Ferrocarriles y de la Compañía del Puente del Cuareim, en la República Oriental del Uruguay

Las Compañías Británicas de Ferrocarriles y la Compañía Británica del Puente del Cuareim, en la República Oriental del Uruguay, representadas en este acto por los Señores Brigadier General F. D. Hammond, C.B.E., D.S.O., H. H. Grindley, C. B.E. y H. J. Binder por una parte y el Ministro de Hacienda de la República Oriental del Uruguay, Escribano don Ledo Arroyo Torres, el Ministro de Obras Públicas, señor Ing. Don Manuel Rodríguez Correa, y los señores Ing. Juan P. Fabini, Contador don Fernando Otero Mendoza y Profesor don Manuel Monteverde, como representantes debidamente autorizados por el Gobierno Uruguayo, por la otra, acuerdan, por medio de este documento, la celebración del Convenio de Compra-Venta de que instruyen las cláusulas y condiciones que se expresan a continuación. Este Convenio, por parte de las Compañías Británicas de Ferrocarriles y de la Compañía del Puente del Cuareim, se hace "ad-referendum" de los Directorios y de las Asambleas Generales de dichas Compañías y, por parte del Gobierno del Uruguay, "ad referéndum" de su subsecuente ratificación por el Poder Legislativo del Uruguay.

1. — Son partes en este Convenio: El Gobierno de la República Oriental del Uruguay, de aquí en adelante llamado "el Gobierno", por una parte, y, por la otra, las Compañías Británicas de Ferrocarriles y la Compañía del Puente del Cuareim, en el Uruguay, a saber: CENTRAL URUGUAY RAILWAY COMPANY OF MONTEVIDEO LIMITED; MIDLAND URUGUAY RAILWAY COMPANY LIMITED; MIDLAND URUGUAY EXTENSION RAILWAY COMPANY LIMITED; NORTH WESTERN OF URUGUAY RAILWAY COMPANY LIMITED; URUGUAY NORTHERN RAILWAY COMPANY LIMITED; QUARAHIM INTERNATIONAL BRIDGE COMPANY LIMITED; las cuales serán llamadas colectivamente en este Convenio, "las Compañías Británicas".

2. — El Gobierno acuerda adquirir de las Compañías Británicas, y las Compañías Británicas acuerdan transferir al Gobierno del Uruguay, todos los bienes, derechos y obligaciones de éstas radicados en el país, que integran los sistemas ferroviarios explotados por ellas en el país, y que están en plena actividad, comprendidendo el activo y pasivo hasta el 30 de junio de 1947 con las excepciones que expresamente se consignarán más adelante, y el activo y pasivo sin excepción originado por la explotación a partir del 1º de julio de 1947 inclusive. La adquisición por parte del Gobierno y la transferencia por parte de las Compañías Británicas de todos aquellos bienes, derechos, y obligaciones, es decir, de todo su activo y pasivo comprendido en este Convenio, se hará en el estado, clases, títulos jurídicos, etc. en que éstos se encontraban al 30 de junio de 1947 y según la descripción sucinta de las propiedades de las Compañías de fecha 18 de febrero de 1948 que, rubricada por los representantes de las Compañías, se agrega a este Convenio (AnexoI).

3. — Como activo o pasivo de las Compañías Británicas comprendidos en este Convenio, están incluídos todos los materiales y aprovisionamientos

en posesión de las Compañías Británicas en el Uruguay, y además todos los que, hayan sido pagados o no, adquiridos o contratados por las Compañías Británicas, que al 30 de junio de 1947 se encontrasen fuera del Uruguay o estuvieran en viaje hacia este país.

4. — Se conviene que el precio de compra del activo y pasivo de las Compañías Británicas, según se estipula en la Cláusula 2 del presente Convenio, es de £ 7. 150. 000 (siete millones ciento ciento cincuenta mil libras esterlinas) siendo compuesto como sigue:

a) Al Central Uruguay Railway Company of Montevideo Limited £ 5.591.000 (cinco millones quinientos noventa y un mil libras esterlinas); Al Midland Uruguay Railway Company Limited £ 802.000 (ochocientas dos mil libras esterlinas); Al Midland Uruguay Extensión Railway Company Limited £ 130.000 (ciento treinta mil libras esterlinas); Al North Western of Uruguay Railway Company Limited £ 318.000 (trescientas diez y ocho mil libras esterlinas); Al Uruguay Northern Railway Company Limited £ 259.000 (doscientas cincuenta y nueve mil libras esterlinas); Al Quarahin International Bridge Company Limited £ 50.000 (cincuenta mil libras esterlinas).

b) Para efectuar el pago del precio establecido, el Gobierno pondrá en el Banco de Inglaterra a la disposición y a la órden de cada una de las referidas Compañías Británicas, las sumas que respectivamente les corresponde, según lo establecido en el anterior parágrafo de esta Cláusula, dentro de los 30 (treinta) días siguientes al de la ratificación del presente Convenio por ambas partes, a que se refiere la Cláusula 12.

5. — El activo a ser adquirido por el Gobierno y transferido a éste, según este Convenio, no incluye lo siguiente: (a) Los bienes de las Compañías Británicas radicados fuera del territorio de la República Oriental del Uruguay, salvo los materiales y aprovisionamientos, adquiridos o contratados por las Compañías que al 30 de junio de 1947 se hallaren fuera del Uruguay o en viaje a este país, como se determina en la Cláusula 3 de este Convenio. (b) Los terrenos de propiedad del Ferro Carril Central del Uruguay no afectados a la explotación de las líneas, a saber: 1. — En la Unión, con frente al Camino Corrales y calles interiores, padrones Nos. 98545, 177302 al 177386, 98572, 73035, 74629, 177387 al 177461, 75032, 75031, 98594, 98573, 140584 y 100491; 2. — Los que en la Ciudad de Montevideo fueron del Ferrocarril Nordeste entre las Estaciones ex-Cordón y Manga, empadronados primitivamente con el Nº 158989 y padrones segregados de éste. (c) Los terrenos de propiedad del Ferrocarril Noroeste del Uruguay, no afectados a la explotación de la línea, a saber: 1. — En la ciudad de Salto, parte del predio ocupado por la antigua Estación, padrones Nos. 1199 y 1661, con frente a las calles Agraciada, 1º de Mayo y 19 de Abril; 2. — En el pueblo Tomás Gomensoro del Departamento de Artigas, tierras de la "Colonia Estrella", padrones Nos. 104, 115, 81, 74 y 423 al 486. (d) Las acciones de la Compañía de Transportes "La Uruguaya", así como las de la Compañía "The Montevideo Trading Company Limited", que estuvieran en poder del Ferrocarril Central o depositadas por éste en Bancos del Uruguay o de Inglaterra. (e) Todo el activo y pasivo perteneciente a la Compañía de Transportes "La Uruguaya". (f) Todo el activo y pasivo perteneciente a la Compañía "The Montevideo Trading Company Limited" a excepción de la Cantera de Suarez, padrón Nº 17659, con todas sus instalaciones, maquinas y útiles que será transferida al Gobierno libre de todo gravamen u obligaciones. (g) Las acciones de la

Sociedad Anónima "Cooperativa Industrias Nacionales Oxígenos, Caños de Acero (C. I. N. O. C. A., S. A.) que posee el Ferrocarril Central del Uruguay.

6. — Todos los pleitos o reclamaciones en trámite o en potencia que tenga el Gobierno o cualquiera de sus dependencias, entes autónomos, Servicios Descentralizados y Municipalidades contra las Compañías Británicas al 30 de junio de 1947, e igualmente todas las reclamaciones y acciones legales, ya se encuentren en trámite o en potencia, que tengan las Compañías Británicas contra el Gobierno o cualquiera de sus dependencias, entes autónomos, Servicios Descentralizados o Municipalidades en la misma fecha, quedarán automáticamente cancelados. Quedarán, así mismo, canceladas todas las obligaciones pendientes entre el Gobierno y las Compañías Británicas, salvo aquellas expresamente exceptuadas en este Convenio. Las costas y costos correspondientes a los juicios pendientes entre el Gobierno y sus dependencias y las Compañías, que quedarán terminados según esta Cláusula, serán abonados por cada una de las partes, según se hubieren causado.

7. — Tan pronto haya sido cumplido lo determinado en las Cláusulas 4 y 12 de este Convenio, las Compañías Británicas transferirán al Gobierno del Uruguay todo el activo y pasivo especificados en la Cláusula 2, libres los bienes, de toda carga, como hipoteca, garantía de debentures o empréstitos emitidos o levantados por ellas en Inglaterra, así como de sus intereses correspondientes. Las Compañías Británicas se compromenten pues, a los efectos de dicha transferencia, cumplido por el Gobierno lo dispuesto en las Cláusulas 4 y 12, a la extinción de todos los gravámenes referidos y a cancelar el registro de los mismos en los Registros Públicos de Inglaterra, y/o del Uruguay, según proceda.

8. — Todos los contratos en vigencia en el Uruguay celebrados entre las Compañías Británicas y terceros hasta la fecha de la firma de este Convenio, serán respetados y cumplidos por el Gobierno. No obstante el Gobierno se reserva la facultad expresa de denunciar la vigencia del contrato de concesión celebrado por las Compañías Británicas con la "Montevideo Trading Company Limited" con un preaviso de un año, cuya denuncia podrá ser efectuada por las autoridades que se designen para dirigir los servicios que se adquieren por virtud de este Convenio. Esa denuncia no obliga al Gobierno al pago de suma alguna por concepto de indemnizaciones, perjuicios o lucro cesante de cualquier clase, quedando facultado para que, vencido el plazo del preaviso, tome la administración o uso directo de los servicios concedidos y de los locales de su propiedad afectados a los mismos. El concesionario referido tendrá a su vez la misma facultad de denunciar la vigencia de su contrato con el preaviso de un año establecido en el párrafo anterior, e igualmente quedará excento de la obligación de abonar al Gobierno cualquier clase de indemnización. El concesionario mencionado en esta cláusula ha establecido su conformidad con lo en ella estipulado, como así consta el Anexo II.

9. — Las concesiones mediante las cuales los ferrocarriles fueron establecidos y operan en el Uruguay y los diversos contratos existentes entre ellos y el Gobierno al 30 de junio de 1947, quedarán automáticamente cancelados y sin efecto alguno todos los derechos y obligaciones emanados de unas y otros, desde el momento en que se efectúe la transferencia al Gobierno de los bienes de las Compañías Británicas, de acuerdo y en la forma establecida en la cláusula 7 de este Convenio pero hasta entonces permanece-

rán integralmente válidos y en vigor, sin modificaciones o alteración de clase alguna, y sin que los afecten de cualquier manera los términos de este Convenio.

10. — Hasta que no se haga efectiva la transferencia convenida de sus bienes al Gobierno, las Compañías Británicas continuarán administrando y explotando las empresas y propiedades a que se refiere este Convenio, en la misma forma en que lo han hecho hasta el presente; pero, a partir del 1º de julio de 1947, la administración y explotación que realicen y todas las entradas y gastos correspondientes, serán por cuenta exclusiva del Gobierno, salvo en los relativo a los bienes exceptuados en la Cláusula 5. A este respecto queda convenido que:

(a) A pesar de que con posterioridad al 30 de junio de 1947 y hasta que se lleve a fecto la transferencia, las concesiones de las Compañías y los contratos respectivos permanecerán en vigor, como lo determina la Cláusula 9 de este Convenio, las Compañías Británicas no realizarán otras operaciones que aquellas que sean normalmente necesarias para la realización de los servicios corrientes, las que podrán efectuar sin el consentimiento del representante del Gobierno a que se refiere la Cláusula 14; representante que será nombrado especialmente con el objeto de colaborar con las Compañías en tanto no se efectúe la transferencia, y a quien serán conferidos plenos poderes a tal efecto.

(b) Las responsabilidades y obligaciones de las Compañías Británicas con respecto a su administración y explotación durante el tiempo que la desempeñen por cuenta del Gobierno, incluídas las relativas a y resultantes de las transacciones referentes a todos los materiales y aprovisionamientos, comprados y contratados durante aquel período, serán únicamente aquellas que corresponden a un agente que actúa por cuenta del Gobierno.

11. — a) Todo el personal de las Compañías Británicas que desempeña sus funciones en el Uruguay, sea cual sea su jerarquía, será mantenido en sus puestos por el Gobierno, con los respectivos sueldos o salarios de que gozan en la fecha de la firma de este Convenio.

b) Además, todos los empleados, cualquier sea su nacionalidad, que forman parte del personal de las Compañías en el Uruguay, serán respetados en sus categorías y asignaciones presupuestales, rigiendo respecto de los ciudadanos naturales o legales las condiciones generales determinadas en la Constitución y las leyes para los funcionarios públicos, y, en cuanto a los extranjeros, con cargo administrativo, técnico o de dirección, incluídos en el Anexo III suscrito por ambas partes, se establece el plazo mínimo de cinco años para la duración de sus servicios sin perjuicio de las sanciones a que se hicieran acreedores, por faltas disciplinarias o de otra naturaleza, o por incumplimiento de sus obligaciones. Si el Gobierno juzgara conveniente no mantener en las condiciones y por el término arriba expresado los contratos de locación de servicios realizados entre las Compañías y sus empleados extranjeros incluídos en el Anexo III, podrá optar por proceder a su cancelación, mediante el pago de una compensación equivalente a 30 (treinta) meses de sus asignaciones, sueldos o salarios, la que en ningún caso podrá exceder de la cantidad de $ 30.000 (treinta mil pesos) o/u que deberá ser abonada dentro de los 30 (treinta) días de la caducidad del contrato, en proporción al tiempo que falte para el cumplimiento de dichos cinco años, a saber: integralmente, si ocurriera la cancelación del contrato durante los primeros

dos años; 60% (sesenta por ciento) si ocurriera en el tercer año; 40% (cuarenta por ciento) si ocurriera en el cuarto año; y 20% (veinte por ciento) si ocurriera en el quinto año; que deberá ser abonada dentro de los 30 (treinta) días de la caducidad del contrato. Los empleados extranjeros a que se refiere este Inciso tendrán opción, a fin de dejar fijada su posición contractual, a que ella se establecida en contratos individuales con el Gobierno en el que se determinarán las condiciones correspondientes a cada uno de ellos de acuerdo con las dispociciones de este Inciso, siendo establecido además que al término del contrato el Gobierno abonará pasajes de regreso al país de origen, opción de la que podrá hacer uso el interesado dentro del año siguiente al vencimiento del contrato.

c) El Gobierno adelantará el pago efectivo de las jubilaciones o pensiones que correspondan a los miembros del personal mencionado en el Anexo III referido en el precedente apartado (b) de esta Cláusula o a sus causa- habientes, en el caso de transcribir cuatro meses de la fecha en que la hubieran solicitado, o, si ya estuvieran en trámite, desde la fecha de la transferencia pactada en este Convenio, sin que la Caja de Servicios Públicos hubiera hecho efectivo dicho pago. En ese caso, el Gobierno se reintegrará de los referidosadelantos una vez que la Caja haya efectuado los pagos correspondientes.

12. — Este Convenio se tornará definitivo después que los Directorios y las Asambleas Generales de los Accionistas de las respectivas Compañías Británicas lo hayan ratificado, de acuerdo con la Ley Inglesa, y después de haber sido debidamente ratificado por el Gobierno del Uruguay, como se establece en el proemio. La notificación oficial de las ratificaciones respectivas será recíprocamente comunicada por el representante de las Compañías Británicas y por el Gobierno.

13. — Los importes determinados en la Claúsula 4 serán pagados a las Compañías Británicas libres de cualquier tasa, derechos de transferencia, honorarios, gastos de escrituración, impuestos, emolumentos o deduciones de cualquier especie, de manera que cada una de las Compañías reciba integralmente y sin descuento de clase alguna los importes referidos.

14. — Tan pronto como este Convenio haya sido firmado, el Gobierno nombrará un representante (s), munido de plenos poderes, para colaborar con el representante de las Compañías Británicas, a fin de acordar y hacer efectivos los arreglos y procedimientos necesarios para la aplicación de este Convenio.

15. — Una vez firmado este Convenio se harán las publicaciones prevenidas por la ley de 26 de setiembre de 1904. Si, efectuadas las publicaciones a que se refiere esta Cláusula, surgiesen reclamos que al 30 de junio de 1947 no estuviesen registrados en los balances, libros o expedientes de las Compañías, éstas tomarán a su cargo las responsabilidades consiguientes.

16. — Ambas partes convienen y aceptan para todas las ulterioridades judiciales emergentes de las estipulaciones del presente Convenio la jurisdicción de los Tribunales de la Justicia del Uruguay, renunciando expresamente a cualquier fuero que pudiera corresponderles en razón de las personas, de la materia, o del lugar.

17. — Se firman dos originales de este mismo tenor y al mismo efecto, uno en español y otro en inglés, con sus respectivas copias, quedando en poder de ambas partes, en Montevideo a los dos días de marzo de mil novecientos cuarenta y ocho.

Firmado: Ledo Arroyo Torres

M. Rodríguez Correa

F. D. Hammond

Juan P. Fabini

H. H. Grindley

Fdo. Otero Mendoza

H. J. Binder

Manuel Monteverde

ANEXO I

DESCRIPCION SUCINTA DE LA PROPIEDAD

I — COMPAÑIA DEL FERROCARRIL CENTRAL DEL URUGUAY

Los ferrocarriles de la Empresa constituyen la vital red vial del país, abarcando la República O. del Uruguay en forma de abanico desde su punto de arranque en Montevideo, y sirviendo las distintas zonas de importancia dentro del territorio nacional hasta los sitios más distantes con sus Estaciones terminales en Rivera, Mercedes, Colonia, Puerto Sauce, Melo, Treinta y Tres, y Minas.

Constituyen también, en las secciones correspondientes, las vías de entrada a la Capital de los Ferrocarriles del Estado sirviendo de indispensable eslabón de unión de sus diversas líneas aisladas.

La magnitud de los servicios prestados por este sistema de transporte se refleja en la siguiente descripción de la propiedad y valor de las distintas instalaciones:

1) Trazado y Extensión

La red de vías consiste en lo siguiente:

	Kilómetros por ruta	
Entre Central, Peñarol y Frontera Rivera	11	Vía doble
Entre Central, Peñarol y Frontera Rivera	559	sencilla
De 25 de Agosto hasta Puerto Sauce		
De 25 de Agosto hasta Colonia y Mercedes	373	Vía sencilla
Desde Peñarol hasta Minas	125	" "
Desde Toledo a Melo y Treinta y Tres	502	" "
Total	1.570	

2) Estaciones

Existen en el Sistema 116 Estaciones, contando las Estaciones metropolitanas de Central y Bella Vista, siendo 7 de ellas Estaciones terminales de ruta, 11 de Empalme y las 98 restantes, Intermedias.

Las comodidades proporcionadas por las distintas categorías de Estación, son las siguientes:

a) **ESTACION CENTRAL - MONTEVIDEO**

Esta Estación está considerada como una de las más modernas de Sud América y su edificio, en el conjunto estructural, está considerado como uno de los 4 mejores en el mundo del punto de vista de la estética, manteniéndose hoy en consonancia con el progreso edilicio de la Ciudad.

El edificio, con su techo-arcada sobre los andenes, ocupa una superfiice de casi 1½ hectáreas, estando emplazadas en el mismo las oficinas administrativas, las dependencias de recepción y despacho de cargas, equipaje y de encomiendas, las boleterías, Oficinas de informes, etc., para el servicio de tráfico de pasajeros, oficinas de relaciones con el público, oficinas para las distintas Reparticiones técnicas para el funcionamiento del ferrocarril, la sede del control de trenes, amplios salones para el servicio de bar y restaurant, dependencias del Correo Nacional, local de la Dirección de Ferrocárriles, local del servicio médico de la Empresa para sus empleados, local público con servicio de farmacia, y finalmente, un local para el servicio de peluquería. Todas estas dependencias están debidamente equipadas con un sistema completo de intercomunicación telefónica y servicio externo en los locales u oficinas principales.

Para el tráfico de pasajeros existen 6 vías de plataforma, de un largo máximo de 190 mts. todas bajo la protección del techo-arcada.

Durante la estación veraniega, dichas comodidades han dado abasto para el transporte de unos 20.000 pasajeros en un día, y en tiempo normal el servicio de trenes de pasajeros, incluso nocturnos y coches motores, asciende a 124 trenes durante las 24 horas. El manipuleo de bultos de encomiendas asciende a unas 100 toneladas por día.

Afuera de los andenes se encuentran las playas de maniobras, que están dotadas de aproximadamente 9 kilómetros de vía, y en ellas se hallan, convenientemente ubicados, 4 extensos galpones para la recepción y despacho de cargas, con una superficie de piso de unos 20.300 m/2. Para el manipuleo de las cargas existen equipos completos de guinches hidráulicos, mecánicos, y movibles a motor, con capacidad máxima individual de 5 toneladas. También la playa está dotada de 6 balanzas para camiones, de capacidad hasta 56 toneladas.

La playa de la Estación Central empalma con las vías del Puerto de Montevideo, como también las vías de los Talleres de coches a motor de los Ferrocarriles del Estado, y como tal, forma una indispensable conexión con el Interior para el importante tráfico de entrada y salida del Puerto de Montevideo.

Las cargas generales transportadas y manipuladas, se aproximan a medio millón de toneladas por año, y el número de vagones cargados y descargados diariamente asciende a 200.

Todo el movimiento en la Estación es gobernado por el sistema de señalización que se describe separadamente.

El area de terreno ocupado por las facilidades terminales detalladas comprende 57 hectáreas, y el valor actual del terreno y edificios solamente, asciende a $ 7.350.000.

b) ESTACION BELLA VISTA

Esta Estación, ubicada a unos 2 kilómetros de la Estación Central, constituye la principal de cargas, donde se realiza la formación de convoyes para

el Interior y efectúan las distintas maniobras para facilitar la entrada de los vagones cargados del Interior con destino a Central. El promedio de convoyes de carga formados diariamente asciende a 20.

Para dicho fin cuenta la Estación con playas de desvíos con unos 10 kilómetros de vía y acceso a un Muelle de propiedad de la Empresa, de unos 190 mts. de largo, equipado con guinches hidráulicos para el trasbordo directo entre buques y vagones.

Otra faz de importancia es el servicio a la Refinería de la A. N. C. A. P. por un desvío particular que empalma en la playa de maniobras.

Cuenta la Estación Bella Vista también con varios galpones, cuya área de piso de almacenaje asciende a 5.270 m/2.

El área abarcada por la Estación es de 6.3 hects. y el valor actual del terreno y los edificios solamente, ascienden a $ 1.630.000.

c) **ESTACIONES TERMINALES**

Como ya expresado, existen en todo el Sistema siete Estaciones Terminales que abarcan en total una superficie de 68 H. 8337 mts. cuads., de terreno cuyo valor se estima en unos $368.790, con edificios para atender el servicio de pasajeros, control de trenes, movimiento de carga, etc. Para las operaciones de carga cuentan también estas estaciones con sus correspondientes playas de carga, desvíos, galpones, y en su mayoría con corrales de embarques para trenes de hacienda. El área total de los edificios asciende a 12.770 mts. cuads. con un valor aproximado de $ 679.324, incluídos los galpones de carga. La longitud total de los desvíos asciende a 15.240 mts. lineales y la superficie que ocupan los galpones de carga es de 3.168 m/2.

Para dar una idea aproximada de cómo están equipadas estas estaciones terminales, de su real importancia y de todas las comodidades con que cuentan, basta una descripción de lo que constituye la Estación Rivera:

RIVERA

Esta Estación constituye la terminal de la vía principal a los Estados Unidos del Brasil. El Ferrocarril R. G. do Sul, de trocha de 1m.00, también tiene acceso a esta Estación por medio de un Ramal de ambas trochas, de 4½ Kms. de longitud desde la Frontera, perteneciente a la Empresa, por lo que además de las facilidades corrientes para la recepción y despacho de mercaderías se dispone de desvíos, balanza de vagones, aduana y demás comodidades para el trasbordo directo de cargas y pasajeros internacionales. El Estado de Río Grande do Sul exporta mercaderías, como ser carnes, maderas, etc. por esta vía, no solamente para uso interno del Uruguay sino también a otros países por el puerto de Montevideo.

Para las locomotoras existen instalaciones adecuadas, incluyendo servicio de agua, combustible, y giratoria.

Esta terminal que ocupa un área de 7H.9.222 m/2 e incluye 4½ kms. de desvíos y 750 m/2 de galpones para depósito, registra un movimiento durante un año de un promedio de 50.000 toneladas.

d) **ESTACIONES DE EMPALME**

Las estaciones de emplame en todo el Sistema son once, abarcando en total una superficie de 87H.7966 mts. cuads. de terreno cuyo valor se estima en unos $472.381. Estas estaciones juegan un rol importantísimo y por consiguiente deben también estar dotadas de modernas instalaciones de señalización para los ramales que atienden, y de edificios de pasajeros con las comodidades necesarias a tales efectos. Cuentan con desvíos en una extensión total de19.950 mts. lineales, depósitos de cargas, viviendas de personal, abarcando todos los edificios una superficie total de 23.625 m/2, con un valor aproximado de $1.275.190, incluídos los galpones de carga. Estos galpones solamente, tienen una superficie de 2.100 m/2.

Los detalles que se dan a continuación de lo que constituye la Estación Paso de los Toros, como estación de empalme, proporcionan una idea de la forma en que éstas están equipadas y la importancia que tienen:

Paso de los Toros

Ubicada en la ribera Norte del Río Negro junto al importante puente del mismo nombre, situada a 273 Kms. de Central y en el centro del área de la República. Es punto de empalme con los Ferrocarriles Midland, Noroeste y Norte, y el ramal al Rincón del Bonete.

Esta importante Estación de empalme cuenta con 5.6 Kms. de desvíos para la recepción y despacho de cargas y para el fraccionamiento de los convoyes de acuerdo con su destino. También posee un amplio galpón de carga de un área de almacenaje de 410 $m/^2$, modernos edificios viviendas, y oficinas seccionales con un área total de 7.000 m/2.

Durante un año esta Estación manipuló hasta 20.000 toneladas de cargas solamente.

El área de terreno abarcado por la Estación Paso de los Toros es de 16H.7.444 m/2 y el valor actual de éste y de los edificios suma $ 602.000

e) **ESTACIONES INTERMEDIAS**

Las características principales de las 98 Estaciones restantes del Sistema clasificadas como Intermedias, son las siguientes:

ZONA	N.° de Estaciones	Terreno Ocupado Hs.	Valor Estimado en $1.000	Area Total de los edificios m^2	Valor Estimado en $1.000	Area de Galpones para Depósito m^2
Central - Rivera	37	168.6	448	22.950	1.195	3.580
25 de Agosto al Oeste	24	113.2	176	15.230	817	5.570
Peñarol - Minas	13	41.9	117	7.960	433	2.540
Toledo a Melo y "33"	24	150.7	146	13.640	827	3.140
	98	474.4	887	59.780	3.272	14.830

Todas estas Estaciones están debidamente equipadas para atender los servicios del tráfico.

Observación General

La Importancia de todas las Estaciones mencionadas queda elocuentemente demostrada cuando se considera que en una año fueron manipuladas 1.700.000 toneladas de cargas y encomiendas, 2.100.000 vacunos y lanares, verificándose un movimiento de mas de 6.000.000 de pasajeros.

3) FACILIDADES DE CARGA

Como podrá apreciarse por la descripción dada para las Estaciones, existen amplios galpones para el almacenaje de las cargas y frutos en tránsito, disponiéndose para ellos de una comodidad de piso de 45.700 m/2, de los cuales, 25.600 m/2 están emplazados en Central y Bella Vista, y más de dos hectáreas distribuídas dentro de la República. La capacidad cúbica total de estas facilidades es de aproximadamente 230.000 m/3.

Además, para el traslado de ganado del interior a Montevideo, 64 Estaciones están equipadas con modernos corrales de embarque que permiten la carga rápida de trenes hasta de 45 vagones a la vez. También, en los puntos principales, como ser: Rivera, Peñarol, Verdum y Bella Vista existen balanzas para vagones hasta de 65 toneladas de capacidad; y en Central, se dispone de 6 balanzas para carros, de hasta 56 toneldas de capacidad.

4) SISTEMA DE SEÑALIZACION Y SU ALCANCE

El Ferrocarril Central está dotado en cada Estación y sección de la Línea de un seguro sistema de señalización y "vía libre" adecuado al tráfico existente en cada zona. Tres sistemas han sido adoptados:

a) Electro - automático.

b) "Palo de vía libre" eléctrico, sistema "Webb and Thompson"

c) Boleto de vía libre.

a) ELECTRO - AUTOMATICO

Zona: Central - Colón - Peñarol

La estación Central posee uno de los más modernos sistemas de señales y cambios accionados a electricidad, el único de su clase que fuera instalado en América del Sud para lograr por su intermedio el control mas perfecto en el intenso movimiento de trenes y operaciones de maniobras que se verifican en esta Estación.

Desde la Estación Central hasta las Estaciones Colón y Peñarol, incluso toda la vía doble, un moderno sistema de señales de colores controladas automáticamente por los mismos trenes por medio de circuítos de vía operados por 9 casillas de señales, e interconectados con las barreras en los pasos a nivel, permite que los trenes y coches a motor desarrollen altas velocidades atravesando numerosas calles con la más absoluta seguridad dentro de una zona densamente poblada y edificada de la Capital.

El valor actual de este sistema asciende a $568.000.

b) **PALO DE VIA LIBRE "WEBB & THOMPSON"**

Este sistema, que consiste de una serie de aparatos eléctricos para la entrega del denominado "Palo de Vía Libre" que constituye la autorización de circular en la sección de vía sencialla, está instalado en las secciones de vía sencilla de mayor caudal de tráfico de Colón a Florida y San José y de Peñarol a Ing. Víctor B. Sudriers. Estos aparatos están conectados entre sí de tal manera que solamente un palo por cada Sección puede encontrarse fuera del aparato a la vez. Este sistema está considerado como el más eficaz y de mayor seguridad existente en el mundo.

Además, las Estaciones de Colón a 25 de Agosto, y de Colón a Víctor B. Sudriers están a su vez dotadas de un sistema de señales y cambios operados mecánicamente.

El valor actual de estas instalaciones asciende a unos $376.000.

c) **BOLETO DE VIA LIBRE**

En el resto del Sistema donde el caudal de tráfico no es tan intenso, se utiliza el sistema de "Boleto de Vía Libre", emitido solamente después de correspondiente cambio de telegramas entre las respectivas Estaciones, boleto éste que autoriza al tren a circular en una determinada sección.

d) **INTERCOMUNICACIONES**

Aparte de la señalización, para el servicio de trenes e intercomunicaciones la Empresa cuenta con redes completas de telégrafo y teléfono en todo el Sistema, y 4 oficinas para el control directo de trenes convenientemente ubicadas, dirigidas todas desde una central en Montevideo. También tiene instaladas a lo largo del Sistema 8 estaciones trasmisoras y receptoras de radio, aparte de otras 8 portátiles.

El valor actual de estas instalaciones, incluso del sistema de teléfono automático en Central, se estima en $987.000

5) **MATERIAL RODANTE**

a. **Plantel de Locomotoras**

El plantel de Locomotoras consiste de un número total de 106 máquinas, equipadas con modernísima instalación para quemar "Fuel-Oil".

Ocho son máquinas de tipo tanque, 4-4-4, destinadas exclusivamente para los servicios de pasajeros locales, de Central hasta 25 de Agosto, para lo que fueron especialmente adquiridas junto con sus trenes de formación reversible.

Veintinueve son máquinas de tipo 2-6-0, con tenders de doble bogie, que están en uso para trenes de pasajeros de larga distancia, llevando trenes hasta 235 toneladas de 9 a 10 salones, a la velocidad de hasta 80 kilómetros por hora.

Ocho son máquinas de tipo 4-4-0, con tenders de doble bogie, y están en uso para servicio de trenes de pasajeros y mixtos, cargadas hasta 150 toneladas.

Doce son de tipo 2-6-0, con tenders de doble bogie que están en servicio para trenes de carga hasta 415 toneladas.

Quince son de tipo 2-8-0, con tenders de doble bogie, para correr los trenes de carga pesados hasta 630 toneladas.

Diez de tipo 2-8-0, de tres cilindros, con tenders de doble bogie, están en uso para trenes pesados, incluyendo mixtos, nocturnos y cargas rápidas de larga distancia, con un arrastre máximo de 745 toneladas.

Otras 10 de tipo 2-8-0, con tenders de doble bogie son reservadas para los mismos servicios de las 10 anteriores pero con un máximo arrastre de 645 toneladas.

Finalmente, hay catorce, 9 de tipo tanque y 5 de tipo con tenders, de diversos poderes, destinadas exclusivamente a los servicios de maniobras.

De las 92 máquinas en servicio de trenes, hay una variación de fuerza tractiva desde 5067 kilos hasta 13.817 kilos por máquina; la cifra más grande corresponde a las diez máquinas de tres cilindros.

b) Plantel de coches y furgones para los servicios de pasajeros

El plantel consiste de 118 coches y 19 furgones para trenes de pasajeros.

Los 118 coches son, en su mayoría, de construcción moderna, con bastidores de acero y cuerpos de madera construídos en los Talleres de Peñarol, y son dotados de asientos nuevos y cómodos.

De éstos, 87 coches tienen una capacidad cada uno de 48 hasta 74 asientos entre primera y segunda clase, de los cuales 34 están equipados con mesas para uso ocasional como comedores.

Hay 6 coches de restaurant equipados con buffet y cocina, con capacidad para 44 personas cada uno.

Además, hay 12 coches dormitorios que tienen capacidad para 18 camas ó 36 asientos, cada uno.

Hay un coche especialmente adaptado y equipado con trasmisores de radio conocido como el coche "Estudio" para los trenes "fono-eléctricos". 50 coches de pasajeros tienen instalación para alto-parlantes, para facilitar la formación de trenes hasta 22 coches, todos en comunicación con el coche estudio fono-eléctrico, desde donde se trasmite comentarios, noticias, música, etc., durante el viaje.

Es de notar que todos los coches están bien equipados con luz eléctrica con excepción únicamente de seis, y todos tienen freno automático accionado al vacío.

Hay 12 coches para servicio oficial, incluyendo coches de inspección, coches pagadores y coches de los Ingenieros Seccionales.

De los 19 brecks para uso en trenes de pasajeros, casi todos cuentan con compartimientos para uso del Correo Nacional y tienen una capacidad para carga hasta 6.000 kilos.

c) **Plantel de Vagones y furgones para los servicios de carga y hacienda**

El Ferrocarril Central cuenta con 2.297 vagones para toda clase de tráfico público entre los cuales figuran como los más importantes los siguientes:

30 vagones abiertos con costados altos, especialmente construídos con bastidor de acero y cuerpo de madera dura para el transporte de piedra para la fábrica de cemento, cada uno teniendo una capacidad de 40 toneladas de piedra.

595 vagones para el tráfico de hacienda, entre ganado vacuno y lanar; son especialmente diseñados para facilitar el embarque, transporte y descarga de los animales.

150 vagones cubiertos grandes, con capacidad hasta 35 toneladas cada uno.
367 vagones cubiertos medianos.

305 vagones abiertos grandes con capacidad hasta 30 toneladas cada uno.

708 vagones abiertos medianos.

33 vagones tanques para el transporte de petróleo, nafta, etc., etc., con capacidad de 30 toneladas cada uno.

Los vagones grandes, incluyendo los de hacienda, son del tipo de doble bogie y los "medianos" son de dos ejes; todos están dotados con equipo de freno automático accionado al vacío.

Durante los últimos años no menor que 20 % del plantel de vagones han sido reconstruídos en los Talleres Peñarol.

Se cuenta también con 66 brecks para trenes de carga, la mayoría del tipo de doble bogie, con una capacidad hasta 22.000 kilos, dotados también con freno automático y de éstos, 13 % han sido también reconstruídos en Peñarol dentro de los últimos años.

En la construcción de los vagones se ha utilizado preferentemente madera dura de lapacho, por sus excelentes cualidades superiores al acero.

6) FACILIDADES PARA EL SERVICIO DE LOCOMOTORAS Y TREN RODANTE

El abastecimiento de combustible y agua de las locomotoras en servicio requiere instalaciones costosas en las Estaciones terminales, en las de Empalme, y a intervalos convenientes en las demás Estaciones.

Existe servicio de agua completo con sus tanques de depósito, bombas, etc., en 50 localidades del Sistema del Ferrocarril Central. Los tanques de depósito son de capacidad variable hasta de 300.000 litros, y las bombas son del tipo accionado a vapor, o a motor eléctrico, y también del tipo Diesel eléctrico-automático. Estos equipos son de una capacidad de bombeo que varía de 6.000 litros por hora hasta 54.000 litros.

En cuanto al abastecimiento de combustible para las locomotoras, la Empresa cuenta con tanques de depósito en las Estaciones de Bella Vista, Paso

de los Toros, Peñarol y Nico Pérez, con una capacidad total de, aproximadamente, 18.000 toneladas de petróleo, teniendo además para el mantenimiento del servicio de trenes, convenientemente ubicados en 11 Estaciones del Sistema, tanques de fuel-oil con una capacidad máxima de 54 toneladas, completos con instalación de bombas de capacidad de 10.000 a 45.000 litros por hora.

Mesas giratorias para la operación de dar vuelta las locomotoras de los convoyes, han sido provistas en 22 Estaciones del Sistema, y en otras 17 se encuentran instalados desvíos en triángulo para el mismo fin.

Requiriéndose para el servicio de trenes, albergues para las locomotoras y otro material rodante donde poder, también, practicar reparaciones menores, existen convenientemente ubicados en puntos terminales de los distintos itinerarios 4 remesas principales, o sea, Estaciones de Servicio debidamente instaladas. Estas son las de Bella Vista, Peñarol, Paso de los Toros y Nico Pérez. Además, existen galpones de albergue en otros tantos puntos.

El valor actual de todas las instalaciones de los servicios tratados en este rubro, asciende a unos $ 1.700.000 sin incluir los edificios y desvíos.

7) TALLERES Y ALMACENES, PEÑAROL

Emplazados al lado de la Estación Peñarol se encuentran los Talleres principales y Almacenes del Ferrocarril Central, los cuales abarcan un área total del terreno de 13.8 hectáreas, cubriendo la parte ocupada por edificios para los distintos servicios de Taller y Almacenes unas 3 hectáreas.

Además, próximo a la misma Estación se dispone de viviendas para personal de la Empresa, y otras dependencias avaluadas éstas en $ 790.000 incluso el valor del terreno ocupado.

El valor actual del terreno ocupado y edificios de los Talleres y Almacenes, excluyendo viviendas, asciende a $ 2.160.000.

a) Talleres:

Los Talleres de Peñarol están diseñados y equipados para efectuar toda clase de reparaciones mayores a las locomotoras y demás tren rodante, como también realizar las reparaciones de toda la maquinaria diversa e instalaciones del servicio de agua, de petróleo, y del plantel y equipo para el mantenimiento de las vías, etc. También está en condiciones para fabricar diversas piezas y elementos componentes de las mismas.

En el Taller Mecánico pueden efectuarse reparaciones parciales o generales de unas 35 locomotoras por año, y para estos fines cuenta como un medio auxiliar con 4 grúas eléctricas con capacidad máxima de 35 toneladas.

Para cumplir con los diversos requerimientos de tales trabajos cuenta este Taller con unas 90 máquinas de varios tipos, como ser: tornos de rueda y eje, cepillos, barrenas, frezas, rectificadoras, etc., a más de gran número de herramientas y máquinas portátiles, equipos de soldadura eléctrica y autógena, y equipo de ensayo de materiales.

Además, el Taller cuenta con fundiciones propias de hierro y bronce,

varias máquinas de moldear y un pescante eléctrico-neumático de 3 toneladas de capacidad, con un rendimiento de producción mensual de unas 35 toneladas de hierro fundido y 8 toneladas de bronce.

El Taller Mecánico cuenta también con una sección de Herrería, en cuyo equipo figuran 7 martinetes electro-neumáticos y de vapor, además de varios hornos y máquinas de reparación de elásticos y para otros trabajos análogos.

Aire comprimido, a una presión de unos 6 Kg/cm², vapor a una presión de unos 8 Kg/cm², es distribuído por cañerías a todas las Secciones del Taller para las distintas maquinarias.

Otros edificios de Talleres están dedicados a la construcción, reparación y reconstrucción de coches y vagones de toda clase, comprendiendo trabajos de aserradero, carpintería, tapicería, pinturería, niquelación, hojalatería, etc., con la siguiente capacidad de producción anual:

Reparaciones generales o parciales	130	vehículos
Reconstrucciones	46	vagones
Reparaciones ligeras	2.000	"

La Sección de Talleres a cargo de estos últimos trabajos cuenta con cangrejos, cabrestantes eléctricos y a vapor, 65 máquinas de diversos tipos comprendiendo sierra sin-fin, cepilladoras, tornos, máquinas de tallar y otras para trabajar madera.

Para proteger la salud de los trabajadores el aserradero cuenta con un equipo aspirador de aserrín.

Estos Talleres emplean en cada turno de 8 horas, unos 600 hombres.

El valor actual de la maquinaria oscila alrededor de $ 850.000.

b) Almacenes:

Al lado de los Talleres se encuentran los Almacenes del Ferrocarril Central con sus depósitos, oficinas de compras, marítima, despacho y control, y, cerca de la Estación Peñarol, la oficina de contabilidad de dicha Repartición.

Aquí se encuentra depositada una gran cantidad de artículos de uso general, dentro de una variedad que alcanza a un número de 30.000, con un valor medio de $ 2.500.000 comprendiendo materias primas y repuestos para las locomotoras y tren rodante, y el material de vía hasta el clavo más chico, y otros materiales necesarios para la construcción, reparación y mantenimiento general de los edificios, de la vía permanente y de los puentes, etc.

También estos Almacenes cuentan con un Taller de Imprenta, equipo de máquinas impresoras, planas, minerva, cortadoras, perforadoras, cosedora, numeradoras y fundición para la estereotipía; para la confección de unas 2.500 fórmulas y libros, etc., que demandan la utilización anual de 40 toneladas de papel necesario para el desenvolvimiento de las oficinas y estaciones del Ferrocarril.

8) VIA PERMANENTE - DESCRIPCION

Las líneas principales del Ferrocarril Central consisten de:

11 kilómetros de **vía doble**, con rieles de 39 Kgs/m.L. y durmientes de madera dura.

614 kilómetros de **vía sencilla**, con rieles de 39 Kgs/m.L. y durmientes de madera dura o acero.

948 kilómetros de **vía sencilla**, con rieles de 32 Kgs/m.L. o equivalente, y durmientes de madera dura o de acero.

1584 kilómetros de vía sencilla.

El total de durmientes en estas vías asciende a 2.180.000, y en cuanto al balasto, 700 kilómetros están balastados con piedra triturada de primera calidad y el resto con otro material apto.

Del total de 1.584 kilómetros de vía principal, el 70 % o sean 1.110 kiló- son de primera categoría en estado excelente, permitiendo la corrida de trenes a velocidades normales de 90 k.p.h.

La naturaleza del terreno atravesado por el Ferrocarril ha exigido en su construcción un movimiento de tierra de unos 24.000.000 m/3, de los cuales: 13.000.000 m/3 corresponde a terraplén, y 11.000.000 m/3 a desmonte.

Aparte de las vías principales, el Sistema cuenta con un total de 170 kilómetros de desvíos auxiliares, de propiedad de la Empresa.

El sistema de mantenimiento en vigencia para la Vía Permanente es el más moderno en Sud América, siendo éste desarrollado por cuadrillas equipadas con 100 vehículos a motor y haciendo uso de gran cantidad de equipos mecánicos y otro plantel y maquinaria, cuyo valor actual asciende en conjunto a unos $ 450.000.

El valor actual de la enrieladura, incluso durmientes y balasto, asciende a unos $ 40.000.000, y el del movimiento de tierra se aproxima a otros pesos 16.000.000.

Los alambrados con que la Vía Permanente está debidamente protegida en toda su extensión, y las barreras en numerosos paso a nivel, suman un valor actual de otros $ 2.000.000.

9) TERRENOS OCUPADOS POR LA EMPRESA

POR DEPARTAMENTO

La Vía Permanente, Estaciones y otra propiedad de la Empresa ocupa en su emplazamiento gran extensión de terreno en la República, propiedad exclusiva de la Empresa, cuya distribución por Departamento es la siguiente:

Dep. de Montevideo	122 H 3484	Valor estimado:		$	6.446.771
" " Canelones	582 H 2448	"	"	"	560.568
" " Florida	946 H 2448	"	"	"	482.805
" " Durazno	328 H 7395	"	"	"	70.573
" " Tacuarembó	716 H 6714	"	"	"	281.614
" " Paysandú	56 H 2378	"	"	"	19.176
" " Rivera	242 H 2191	"	"	"	114.466
" " San José	261 H 7556	"	"	"	117.534
" " Colonia	526 H 1225	"	"	"	332.723
" " Soriano	403 H 6743	"	"	"	414.938
" " Lavalleja	495 H 4391	"	"	"	81.384
" " T. y Tres	290 H 8027	"	"	"	49.430
" " Cerro Largo	339 H 1373	"	"	"	57.400
	5.312 H 1307			$	9.029.382
Terrenos ex-Línea Cordón .	5 H 5354			"	314.182
TOTAL	5.317 H 6661	TOTAL		$	9.343.564

NOTA: (Terrenos en Sayago)

Incluído en estos terrenos del Departamento de Montevideo hállase una extensión valiosa en la intersección de las líneas Norte y Oeste, en Sayago, actualmente no afectado al servicio del ferrocarril pero que fué adquirido hace años previendo posibles necesidades para el futuro, para explanada de formación de trenes, o semejantes usos. Trátase de una área de Hs. 26.1376 que por su ubicación dentro de la zona suburbana es de gran valor. Se ha calculado en las cifras de valor de terreno, a sólo $ 522.752 a razón de $ 2 por metro al correr, pero su valor de fraccionamiento después de deducidas las áreas a ser tomadas por calles, sería, sin duda, arriba de $ 800.000 y su valor integral para cualquier eventual necesidad del ferrocarril no podrá desconocer su valor comercial a base de fraccionamiento.

10) PUENTES Y ALCANTARILLAS

La configuración del terreno ha motivado gran cantidad de obras de arte representadas por puentes y alcantarillas, etc., dentro del Sistema, consistentes en lo siguiente:

a) 2.700 caños y alcantarillas hasta de 5m.00 de luz inclusive, y 4.500 metros lineales de puentes de metal y de hormigón armado hasta de 200 metros de luz, cuyo valor actual se estima en conjunto en unos $ 15.000.000.

b) Las siguientes siete estructuras metálicas mayores, con tramos individuales componentes hasta de 53m.00 de luz y un largo total mayor de 200m.00, cruzando a alto nivel los ríos más importantes del país; y que han demandado costosas columnas o pilares de soporte con profundos cimientos:

Río Negro	de	754	mts.	de	largo
Río Yí	"	636	"	"	"
Santa Lucía	"	601	"	"	"
San Ramón	"	425	"	"	"
Olimar	"	383	"	"	"
San José	"	253	"	"	"
Solís del Medio	"	225	"	"	"

representando un largo total de 3.277 mts.; con un valor actual estimado en $ 6.600.000

La superestructura de los tramos que componen todos los puentes de metal lleva unas 14.000 toneladas de acero, y su debido mantenimiento para contrarrestar los efectos de la corrosión exige que cada año sean limpiadas y pintadas totalmente aproximadamente 3.000 toneladas de este metal.

Todos estos puentes y alcantarillas han sido reforzados o renovados durante los últimos años para contemplar aumentos de cargas móviles futuras considerablemente en exceso de las actuales en vigencia.

11) CANTERAS DE SUAREZ Y PARADA SUD

La Empresa se abastece de piedra triturada de dos canteras modernas, una situada en Suárez, y la otra en Parada Sud, cuya descripción es la siguiente:

a) Suárez

Esta cantera suministra balasto de piedra triturada, para la Empresa. Se encuentra ubicada al lado de la vía cerca de Suárez, emplazada en un terreno de 27 hectáreas, con acceso por medio de un desvío que arranca de la vía principal.

La roca, que es granito de muy buena calidad, se encuentra en cantidad ILIMITADA, y para su explotación se emplea en grado máximo medios mecánicos.

La instalación de trituración consiste de dos trituradoras grandes accionadas por motores eléctricos, ciertas transportadoras que llevan la piedra triturada a zarandas clasificadoras y a un depósito cargador de una capacidad de 2.000 m^2. Esta cargadora tiene compuertas automáticas para carga directa sobre vagones del ferrocarril o camiones.

La explotación de la roca se realiza a unos 500 metros distante de las trituradoras, y para su extracción se emplean martillos neumáticos y explosivos, suplementados por el trabajo manual con marrón para reducir el tamaño de la piedra a lo necesario. Esta piedra, a su turno, llega a las trituradoras por una vía de trocha angosta que circula entre la cantera y las instalaciones de trituración, en vagonetas que corren por la fuerza de gravedad. En la vía mencionada existe una elevadora eléctrica de vagonetas que mantiene la elevación necesaria para la circulación continua de las mismas.

Todo el equipo de la cantera que comprende, además de lo antes descrito, máquinas de aire comprimido, afiladoras de barreminas, talleres de reparación, etc., es accionado por corriente eléctrica abastecida de una sub-usina instalada en la propiedad.

La capacidad de la cantera es de unas 800 toneladas de piedra triturada por turno de 8 horas.

El costo de la instalación ascendió a aproximadamente unos $ 500.000, y hoy en día, su valor sería de unos $ 750.000.

b) Parada Sud

Esta cantera está ubicada en el Km. 271 de la Línea Central, a dos kilómetros antes de llegar a la Estación Paso de los Toros, siendo su principal objeto servir de material a la zona Florida-Rivera (460 Kms. de vía).

La producción de la piedra triturada se logra por medios enteramente mecanizados.

Desde las barrancas en explotación la piedra es llevada en vagonetas arrastradas por locomotoras Decauville a una grúa a vapor fija de 5 toneladas que eleva la piedra, alimentándola a 3 trituradoras Hadfield. Estas trituradoras, accionadas por 3 motores Petter Diesel de 40 caballos de fuerza cada uno, despiden la piedra directamente a un silo cargador. Por medio de compuertas se cargan los trenes de balasto automáticamente por gravedad.

El aire comprimido para los martillos neumáticos y otros equipos, es provisto por compresor a vapor y distribuído por medio de un amplio sistema de cañerías a todos los puntos de la cantera.

La cantera tiene, además, un servicio de agua completo, capacitado también para suministrar agua a las locomotoras.

Cuenta la cantera con una instalación extensa de luz que permite explotarla de noche cuando es necesario.

Existen viviendas para el personal, bodegas, herrerías, servicio de teléfono interno, aparato telegráfico, etc.

El rendimiento máximo de las instalaciones oscila alrededor de 800 toneladas de piedra triturada por 24 horas.

El área de terreno en explotación del cual la Empresa es propietaria, asciende a 10 H 3.400 m², y existen amplias reservas de piedra para explotación futura.

La piedra es de un tipo basáltico excelente para balasto o para hormigón.

12) CONSERVACION Y MEJORAMIENTO DE LA PROPIEDAD

La Compañía se ha esmerado en mejorar su propiedad progresivamente para acompañar el desarrollo de la técnica y práctica universal, y en los últimos 10 años solamente ha incurrido en los gastos extraordinarios, afuera de los comunes de mantenimiento, que para la Vía Permanente incluso Puentes y Alcantarillas indica la siguiente relación:

1)	En renovación total de la vía de 32 Kgs/m.L. con vía de 39 Kgs/m.L. o su equivalente, sobre una extensión de 187 kilómetros	$ 5.840.000
2)	En renovación o colocación de durmientes, aparte de los empleados en la renovación total de vías	" 2.560.000

3)	En mejoramiento del balastaje, con la colocación de balasto de piedra triturada	" 2.650.000
4)	En el reacondicionamiento de puentes y alcantarillas, consistente en:	
	a) sustitución de tramos metálicos chicos por planchas de hormigón armado para dar continuidad a las vías embalastadas	" 330.000
	y	
	b) renovación o refuerzo, por el sistema modernísimo de soldadura eléctrica, de las superestructuras metálicas de numerosos puentes, y reacondicionamiento de estribos, pilares y columnas de soporte, y cierto acondicionamiento de la subestructura	" 1.320.000
5)	Varios otros trabajos de vía, consistentes en la ampliación y refuerzo de los terraplenes, reposición parcial de balasto, mejoras en desvíos, etc.	" 2.360.000
	TOTAL	$ 15.060.000

Es entendido que esta cifra total es adicional al gasto corriente de mantenimiento de la Vía Permanente.

13) SERVICIO MEDICO

La Empresa, velando por el bienestar y salud de sus empleados, mantiene para éstos un servicio de Asistencia Médica. Esta asistencia se presta en Consultorios de la Empresa, o en los propios Consultorios de los médicos, a domicilio y en Sanatorios u Hospitales.

Existen cuatro Consultorios especialmente construídos o adaptados al efecto, uno en la Estación Central en Montevideo, donde se halla instalado el local principal de asistencia y oficinas de administración de la organización del servicio; y los tres restantes, sucursales, en Bella Vista, Peñarol y Paso Toros. Estos consultorios están dotados de todos los elementos necesarios para atender cualquier caso de urgencia, ya sea de orden médico o quirúrgico.

El personal en el resto del Sistema del Ferrocarril es atendido por médicos distribuídos en toda la extensión de sus líneas.

II. FERROCARRILES MIDLAND, NOROESTE Y NORTE DEL URUGUAY

Este grupo de Ferrocarriles tiene su administración en Montevideo, y sus líneas sirven a las regiones occidental y septentrional de la República O. del Uruguay, incluyéndose dentro de su red las dos Ciudades de Paysandú y Salto, las más grandes después de la capital de Montevideo; y a varios otros puntos de intercambio comercial con los dos países limítrofes, la República Argentina y Estados Unidos del Brasil. El Sistema empalma en dos puntos, Paso de los Toros y Piedra Sola, con el Ferrocarril Central del Uruguay, y tiene comunicación directa con los ferrocarriles brasileños por medio del gran Puente Internacional de Cuareim.

1) Trazado y Extensión

La red de vías consiste en lo siguiente:

	Kilómetros de ruta (Vía sencilla)
F. C. Midland	
De Paso de los Toros a Salto	317
De Tres Arboles a Pieara Sola	57
De Algorta a Fray Bentos	140
	514
F. C. Noroeste	
De Salto a Cuareim	180
F. C. Norte	
De Cabellos a Artigas	114
TOTAL	808 Kms.

2) Estaciones

Existen en el Sistema un total de 56 estaciones y paradas con desvíos para el tráfico; sin contar las de empalme con el F. C. Central, cuyas instalaciones son de propiedad de esta última empresa, cuatro de las estaciones son de empalme entre las distintas líneas del grupo, cinco terminales de ruta, y las 47 restantes son intermedias, incluyéndose en esta cifra 28 estaciones con servicio telegráfico y 19 paradas con desvíos habilitados para el tráfico en general.

A continuación se dan algunos detalles relativos a las estaciones principales de estas líneas.

a) ESTACION PAYSANDU

La importante y progresista ciudad de Paysandú, que compite con la de Salto por el título de segunda ciudad de la República, es servida por el Ferrocarril Midland. La Estación, convenientemente ubicada en la parte nordeste de la planta urbana, además de amplias instalaciones para los servicios de pasajeros, equipajes, encomiendas y cargas, contiene las oficinas de superintendencia del tráfico y de control de trenes, y una estación de radio de onda corta.

Para la recepción y despacho de cargas existen comodidades de galpón de una superficie de piso de 570 m², como también facilidades para la carga y descarga directa de vagones, y una balanza para vehículos carreteros con una capacidad de 6 toneladas. Además, dentro del predio de la Estación se encuentran los Talleres y Almacenes principales del Sistema, a los cuales se referirá aparte.

Para servir las necesidades del Tráfico, Talleres y Almacenes, la Estación está dotada de una playa con unos 4 ½ kilómetros de desvíos.

En las afueras de la ciudad se empalma con la vía principal que va hacia Salto, controlándose desde la Estación Paysandú, un ramal de unos 3 ½ kilómetros de largo que, costeando la planta urbana, llega al puerto de Paysandú sobre el río Uruguay. Aquí la Empresa del F. C. Midland posee su propio muelle y una playa de desvíos con una longitud total de 220 m., con una balanza para vagones con capacidad de 25 toneladas. Estas vías están también unidas con las del amplio y moderno puerto oficial controlado por la Administración Nacional de Puertos, con excelentes facilidades para el tráfico de pasajeros y cargas, tanto locales fluviales como de cabotaje y de ultramar. A unos 5 kilómetros aguas arriba de Paysandú se encuentra el puerto argentino de Colón, y a unos 22 kilómetros aguas abajo el importante puerto de ultramar de Concepción del Uruguay.

Sobre el ramal al puerto de Paysandú está emplazado un ingenio Azucarero, actualmente en construcción, que será servido por una red de desvíos particulares, y, empalmando con la Vía Principal a unos 5 kilómetros al Norte de la Estación Paysandú, se encuentra el ramal ferroviario que va a la nueva y muy extensa planta de la A.N.C.A.P., situado en el paraje denominado Nuevo Paysandú, sobre la orilla del Río Uruguay.

El área de terreno ocupado por la Estación Paysandú, incluso Talleres y Almacenes, es de 7.6 hectáreas, y el valor actual del terreno y edificios solamente, asciende a $ 439.000, excluyendo el Empalme.

b) ESTACIONES EN SALTO

En la ciudad de Salto existen dos estaciones, de propiedad de las Compañías Midland y Noroeste respectivamente; en ambas se atiende el servicio de cargas y encomiendas, mientras que el tráfico de pasajeros y equipajes es manejado por la Estación del F. C. Midland exclusivamente. Además, en el lugar de empalme entre las dos empresas hay una playa de desvíos relativamente extensa para el estacionamiento y formación de trenes.

La Estación Midland, emplazada en un barrio progresista en la parte Este de la ciudad, cuenta con un amplio edificio para atender el servicio de pasajeros, control de trenes, movimiento de cargas, etc. La playa de desvíos tiene una longitud total de 1.500 metros, y para el almacenaje de cargas existe un galpón con una superficie de 400 m².

A unos tres kilómetros de distancia, sobre la orilla del río Uruguay, y dos kilómetros aguas arriba de la importante ciudad y puerto fluvial entrerriano de Concordia, está la estación de cargas del F. C. Noroeste, con unos 1.400 metros de desvíos, y un amplio galpón de cargas con una superficie de piso de 720 m². Aquí, sobre el río Uruguay, la Empresa posee un muelle de 130 m. de largo, y las vías de la estación comunican directamente con el puerto oficial de Salto, con instalaciones amplias a dos niveles para el tráfico fluvial local y de cabotaje.

La playa de empalme entre las líneas Midland y Noroeste, ubicada a corta distancia de la estación de la primera, pero perteneciente a la segunda de las empresas nombradas, tiene 3.000 m. de desvíos. Se encuentra aquí la "remesa" o estación de servicio para las locomotoras de ambas empresas, un taller para reparaciones menores de máquinas y tren rodante, y un galpón, también dotado de un pequeño taller, para los coches motores de los FF. CC. del Estado.

El área ocupada por las dos estaciones de Salto y el empalme es de 10.4 hectáreas. El valor de los terrenos y edificios es de aproximadamente $ 504.000.

c) ESTACION FRAY BENTOS

El puerto de Fray Bentos, aparte de un tráfico considerable de frutos varios del país, es la sede de la renombrada planta industrial del Frigorífico Anglo; los animales destinados a la faena se descargan a unos cuatro kilómetros de la estación, en el lugar denominado "Corrales", donde la empresa tiene desvíos y brete instalados al efecto. La estación misma contiene unos 3.500 m. de desvíos, y dos galpones de carga con una superficie de piso de 1.170 m². Como en Paysandú y Salto, las vías comunican directamente con el puerto oficial de Fray Bentos, y además, a poca distancia aguas abajo de éste, la empresa tiene su propio muelle, con tres vías, y una superficie de piso de unos 3.828 m². Existe en F. Bentos un moderno galpón de locomotoras, tipo "roundhouse", dotado de cinco vías. La estación ocupa 6.6 hectas. y el valor de los terrenos y edificios solamente, es de $ 197.000.

d) ESTACION CUAREIM

Esta estación, la terminal del F. C. Noroeste, está ubicada a unos tres kilómetros antes de llegar al río Cuareim, que forma la frontera con el Brasil, y que es cruzado por un gran Puente Internacional. Aunque este puente no forma parte del sistema de ferrocarriles descrito, siendo de propiedad y administrado por una empresa independiente, con garantía de peaje, sin embargo constituye un eslabón de unión con el Brasil. Este puente es de construcción moderna, lleva tres rieles para las dos trochas uruguaya y brasileña, y tiene una longitud de 640 m. La vía entre el puente y la estación de Cuareim es también de trocha mixta, y esta última tiene 4 kilómetros de desvíos de ambas trochas. La conexión con los Ferrocarriles de Río Grande do Sul motiva importante tráfico de maderas con destino a la Argentina, vía Salto. La Estación tiene comodidad de galpón para cargas de una superficie de piso de 640 m². El área de terreno ocupado por la Estación, es de 5 hectáreas y el valor de éste y de los edificios asciende a $ 95.800.

e) OTRAS ESTACIONES

Las estaciones mencionadas, y las demás que en conjunto componen el Sistema, se encuentran debidamente equipadas para las necesidades del tráfico de pasajeros, encomiendas, cargas y de hacienda.

En total, las características principales de las 56 estaciones pueden resumirse como sigue:

Empresa	Estaciones Nº	Terreno ocupado Hects.	Valor estimado en $ 1000	Area total de los edificios m².	Valor estimado en $ 1000	Galpones para depósito m².
Midland	33	150.7	223	26.050	1.450	5.150
Noroeste ...	16	48.2	72	12.080	732	2.850
Norte	7	17.1	15	3.850	188	710
	56	216.0	310	41.980	2.370	8.710

OBSERVACIÓN GENERAL

Con las facilidades existentes en todas las estaciones mencionadas, se manipula y trasporta un promedio anual de aproximadamente 200.000 toneladas de cargas generales y encomiendas, y 500.000 cabezas de ganado vacuno y lanar.

3) FACILIDADES DE CARGA

Como se apreciará, existen en este Grupo de Ferrocarriles amplias comodidades de galpón para el almacenaje de las cargas y frutos en tránsito, de una superficie de piso de 8.710 m^2, equivalente a una capacidad cúbica de aproximadamente 43.500 m^3. Además, para el traslado de ganado, ya sea con destino a Montevideo o Fray Bentos, 33 Estaciones están equipadas con corrales de embarque, habiendo sido transportado, en un año determinado, hasta un total de 960.000 cabezas de ganado vacuno y lanar.

4) INTERCOMUNICACIONES

Para el servicio de los trenes el Grupo Midland se encuentra provisto de un amplio sistema de comunicaciones telegráficas y telefónicas, contando con una oficina principal de centro en Paysandú, la cual tiene comunicación directa con Paso de los Toros, Estación de empalme con el F. C. Central y una sub-oficina de control de trenes en Salto. Además, existe en Paysandú una estación trasmisora de radio de onda corta para comunicación directa con Paso de los Toros y Estación Central Montevideo. El valor de estas instalaciones se estima en $ 280.000.

En todo el Grupo se utiliza el sistema de "Boleto de Vía Libre" para la circulación de trenes.

5) MATERIAL RODANTE

El plantel de LOCOMOTORAS comprende lo siguiente:

F. C. Midland

Diez locomotoras de tipo 2-6-0, con tenders, para trenes de pasajeros y mixtos hasta 600 toneladas, cuatro de éstas ya han sido convertidas para quemar petróleo y seis modernizadas con calderas a vapor recalentado.

Seis locomotoras de tipo 2-6-0, con tenders, para trenes de carga y mixtos hasta 400 toneladas.

Dos locomotoras de tipo 4-4-0, con tenders, para trenes livianos.
Cuatro locomotoras de tipo tanque para maniobras.

Con excepción de las cuatro locomotoras mencionadas, todas trabajan con carbón, aunque hay un programa en mano para la conversión de más locomotoras a petróleo.

F. C. Noroeste

Dos locomotoras de tipo tanque 4-6-0 para trenes pesados con capacidad hasta 500 toneladas.

Cinco locomotoras de tipo tanque 4-4-2 para trenes de carga y mixtos hasta 400 toneladas.

Cuatro locomotoras de tipo tanque 4-4-0 para trenes más livianos.
Cuatro locomotoras de tipo tanque para maniobras.
Todas utilizan leña como combustible.

F. C. Norte

Cuatro locomotoras 2-6-0, con tenders, para trenes de carga y mixtos, con capacidad aproximadamente hasta 300 toneladas.

Una locomotora tipo tanque para maniobras.

Todas utilizan leña como combustible.

El plantel de COCHES Y FURGONES DE PASAJEROS comprende en conjunto:

Diecinueve coches para el transporte de pasajeros, con capacidad hasta 60 pasajeros por coche, incluyendo dos coches Restaurant y un Dormitorio con 20 camas. Todos éstos son del tipo doble bogie y con bastidor de acero, y todos llevan equipo de freno automático de vacío.

Cuatro coches de servicio para uso oficial incluyendo coches de inspección y pagador.

Nueve coches, de capacidad hasta 32 pasajeros, del tipo de 2 ejes, que por razones económicas han sido almacenados y se encuentran fuera de servicio.

En cuanto a Furgones, tanto para trenes de pasajeros como de carga, se cuenta con ocho de doble bogie y veinte de 2 ejes. La mayoría de los destinados a trenes de pasajeros cuentan también con compartimiento de correo y todos están equipados con freno automático.

El plantel de VAGONES DE CARGA Y HACIENDA comprende lo siguiente:

El **Ferrocarril Midland** posee un total de 456 vagones de carga de diversos tipos. En esta cantidad están incluídos para el Tráfico en general:

28 vagones cubiertos grandes, de una capacidad hasta 20 tons.;

74 vagones cubiertos medianos, con capacidad de 10 tons.;

67 vagones abiertos grandes, con capacidad hasta 30 tons.;

141 vagones abiertos medianos, con capacidad para 10 tons.; y

14 plataformas de 30 tons.

120 vagones de ganado y ovejeros; y diversos vehículos tanques y de uso oficial.

Todos los vagones de alta capacidad son del tipo de doble bogie, mientras que los medianos son de 2 ejes.

La gran mayoría están equipados de freno automático.

El **Ferrocarril Noroeste** posee un total de 242 vagones de varios tipos para el transporte de carga. En este total se encuentran los siguientes:

20 vagones cubiertos grandes, con capacidad hasta 25 tons.;

75 vagones cubiertos medianos con capacidad hasta 10 tons.;

86 vagones abiertos, medianos con capacidad hasta 10 tons.;

14 vagones plataformas con capacidad hasta 30 tons.;

43 vagones de hacienda;

4 vagones para uso interno.

Todos los vagones de más de 10 toneladas de capacidad son del tipo del doble bogie. La mayoría están equipados con freno automático al vacío.

El **Ferrocarril Norte** posee un total de 120 vagones, a saber:

76 vagones cubiertos medianos;

42 " abiertos medianos;

2 " tanques para uso interno.

Todos estos vehículos son de 2 ejes, con una capacidad de hasta 10 tons. cada uno. La mayoría están equipados con freno automático al vacío.

6) FACILIDADES PARA EL SERVICIO DE LOCOMOTORAS Y TREN RODANTE

Para atender el abastecimiento de agua de las locomotoras, existen amplias instalaciones en las Estaciones Terminales, en las de Empalme, y a intervalos convenientes en el resto del Sistema del Grupo de Ferrocarriles.

El Ferrocarril Midland, cuenta con 24 servicios de agua completos con sus tanques de depósito, bombas, etc.; el Noroeste, con 13, y el Norte, con 6, dotados de las mismas facilidades. Los tanques de servicio son de capacidad variable hasta de 70.000 Lts. En cuanto a las bombas, 16 de éstas son accionadas a motor a nafta, y 6 a vapor, el resto siendo accionadas por malacates, molinos a viento, o a mano. La capacidad de bombeo oscila desde 6.000 litros por hora hasta 20.000 litros por hora.

Para el abastecimiento de combustible para las locomotoras del Grupo Midland existen adecuados depósitos de carbón y leña —combustible que actualmente consumen la mayor parte de las locomotoras de este Grupo— ubicados en puntos estratégicos del Sistema. Además, un limitado número de locomotoras funcionan a petróleo y se encuentra en mano un programa para la ampliación de este servicio, demandando la construcción de las instalaciones de abastecimiento correspondiendo.

Mesas giratorias para la operación de dar vuelta las locomotoras de los convoyes, han sido provistas en 11 Estaciones del Sistema.

Para el albergue de las locomotoras y otro material rodante, donde poder también practicar pequeños ajustes que requieren día a día, existen edificios de Talleres en Salto y Artigas, y remesas o galpones de máquinas en Canning, Fray Bentos, Cabellos y Cuareim.

El valor actual de las instalaciones de los servicios tratados en este rubro asciende a $ 505.000 sin incluir los edificios y desvíos.

7) TALLERES Y ALMACENES — PAYSANDU

Emplazados en el terreno de la Estación Paysandú se encuentran los Talleres y los Almacenes pertenecientes al Ferrocarril Midland, sirviendo simultáneamente las necesidades del Noroeste y Norte. La parte ocupada por dificios para los distintos servicios de Taller y Almacenes, cubre un área de 4.750 m², y el valor de estos edificios se estima actualmente en $ 220.500, cifra ésta que está incluída en el total ya dado para la Estación Paysandú.

a) Talleres

En estos Talleres pueden efectuarse reparaciones generales a cinco locomotoras, e igual número de reparaciones parciales, en el año, además de las reparaciones y reconstrucciones corrientes a aproximadamente 500 vagones y breckes, 18 coches, 20 autos de vía, y a la maquinaria del servicio de agua.

Para cumplir con los diversos requerimientos de tales trabajos cuenta el taller con 45 máquinas de varios tipos, incluyendo tornos, tornos de rueda, cepillos, barrenas, sierras para madera, etc., y diversas herramientas y equipos de soldadura eléctrica.

Para el levante de las locomotoras existe un pescante con capacidad de 10 toneladas, y 4 gatos de columna con capacidad de 20 toneladas cada uno. Además, el taller cuenta con fundición propia de hierro y bronce.

La Sección Herrería cuenta con un martinete a vapor. El vapor para este último y otros fines, es suministrado por una caldera tipo locomotora que funciona a una presión de 7 Kg/cm². Aire comprimido a una presión de 4 Kg/cm². se encuentra también disponible en todas partes del taller mediante un sistema de cañería alimentado por un compresor a vapor.

Estos Talleres emplean en cada turno de 8 horas 120 hombres.

El valor actual de la maquinaria se estima en $ 73.300.

D) Almacenes

Al lado mismo de los Talleres se encuentran los Almacenes del Grupo con sus oficinas y depósitos correspondientes. Aquí se deposita carbón, utilizado como combustible para las locomotoras, y diversos materiales cuyo número se aproxima a los 10.000, con un valor medio de $ 550.000, comprendiendo materiales para las construcciones reparaciones y mantenimiento general, de los edificios, de la Vía Permanente, y tren rodante, etc.

8) VIA PERMANENTE — DESCRIPCION

Las vías principales y ramales a puertos fluviales de este grupo de ferrocarriles consisten en lo siguiente:

199	kilómetros rieles	de	30	Kg.	por metro;
320 ½	" "	"	29	"	" "
297 ½	" "	"	28	"	" "
817	kilómetros de vía sencilla.				

Los durmientes son de madera dura o acero, suman en total 981.000 y durante la última década un 33 % de este total fué renovado con durmientes nuevos de quebracho o urunday, habiéndose colocado en este período un total de 327.000. Tomando en cuenta esta reciente renovación y el buen estado de la mayoría de los durmientes restantes, en particular el Ferrocarril Midland, la vida futura de las vías de estas líneas en general queda bien asegurada por muchos años.

En cuanto al balasto, 135 kilómetros de vía están balastados con piedra partida o pedregullo, y el resto, con otro material producido de las inmediaciones de la vía.

En resumen, la vía permanente se encuentra en buena condición para la categoría correspondiente a su tráfico y las velocidades en vigencia que son de 80 k.p.h. para coches a motor y de 45 a 60 k.p.h. para trenes.

La naturaleza del terreno atravesado por los ferrocarriles del Sistema ha exigido en su construcción un movimiento de tierra de unos 6.900.000 m³ de los cuales unos 3.600.000 m³ corresponden a terraplenes, y 3.300.000 m³ a desmontes.

Aparte de las vías principales, el Sistema cuenta con un total de 52 kilómetros de vías y desvíos auxiliares, de propiedad de las empresas del grupo.

El valor actual de la enrieladura, incluso durmientes y balasto, asciende a unos $ 13.200.000 y el costo de los terraplenes y desmontes se avalúa en aproximadamente otros $ 6.800.000.

En el mantenimiento de la vía permanente se emplea el mismo sistema moderno que en el F. C. C., siendo éste desarrollado por personal idóneo equipado con vehículos a motor, en total 29 unidades cuyo valor actual es de unos $ 28.000.

Los alambrados con que la vía permanente está protegida, de propiedad de la Empresa, y las barreras de paso a nivel, tienen un valor estimado de $ 525.000.

9) PUENTES Y ALCANTARILLAS

La configuración del terreno ha exigido la construcción de una cantidad elevada de puentes y alcantarillas en las líneas del Sistema, a saber:

a) 1.126 caños y alcantarillas con luces de hasta 5 metros inclusive, 2.741 metros lineales de puentes metálicos de hasta 200 metros de luz total. El valor de estas obras de arte se estima actualmente en unos $ 7.000.000.

b) 4 estructuras metálicas mayores, con luces totales de más de 200 metros en cada caso, con tramos individuales componentes hasta de 50 metros; estos puentes cruzan a alto nivel algunos ríos importantes del país, y su construcción ha demandado la inversión de grandes sumas en cimientos profundos y columnas altas:

Salsipuedes	de	316	metros	de	largo
Daymán	"	449	"	"	"
Arapey	"	358	"	"	"
Cuaró Grande ...	"	300	"	"	"

lo que da un largo total de 1.423 metros. El valor estimado de estos cuatro puentes es de aproximadamente $ 1.140.000.

La superestructura de los tramos que componen todos los puentes metálicos tiene un peso total de unas 4.700 toneladas. Para contrarrestar los efectos de la corrosión, todos los tramos son limpiados y pintados periódicamente.

Todos estos puentes y alcantarillas están en condiciones de soportar las cargas actuales con la debida seguridad.

10) TERRENOS OCUPADOS POR LAS EMPRESAS POR DEPARTAMENTO

La vía permanente, estaciones y otras propiedades de las empresas ocupan una extensión considerable de terreno, cuya distribución por Departamento es la siguiente:

Departamento	Superficie Hects.			Valor estimado $
Tacuarembó	177	H	0905	55.900
Paysandú	951	H	6225	192.285
Río Negro	630	H	0906	96.734
Salto	206	H	2246	197.887
Artigas	757	H	3133	103.299
	2662	H	3415	646.105

Firmado: **F. D. Hammond.**

H. H. Grindley.

H. J. Binder.

MINISTERIO DE HACIENDA

Ley. Se ratifica el Convenio para la compra de bienes de las Compañías Británicas de Ferrocarriles y la Compañía del Puente de Cuareim, insertándose el texto del Convenio.

Poder Legislativo.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

Decretan:

Artículo 1º Ratifícase el Convenio de compraventa celebrado el 2 de marzo de 1948, entre el Gobierno de la República, y las Compañías Británicas de Ferrocarriles y la Compañía del Puente del Cuareim.

Art. 2º Otorgada la escritura de cesión general de bienes y derechos por las Compañías o sus apoderados en forma, quedará transferida de pleno derecho al Estado, la propiedad y posesión de todos los bienes de cualquier naturaleza, inmuebles o muebles que las Compañías enajenantes posean en el Uruguay, sin otra excepción que los bienes previstos en la cláusula quinta del Convenio de compraventa. La transferencia se realizará sin otra formalidad que la escritura de cesión y su inclusión en el Registro de Traslaciones de Dominio, en cuya escritura e inscripción sólo se describirán los bienes de las Compañías no comprendidos en la enajenación. La enajenación estará eximida de todo derecho e impuestos.

Art. 3º El Banco de la República abrirá provisoriamente un crédito al Estado, por el equivalente en pesos moneda nacional de los pagos que se realicen, convertidos al tipo de cambio promedial de compra de libras esterlinas. Los importes debitados se documentarán a favor del Banco de la República y no podrán devengar un interés mayor del uno y medio (1 y ½) por ciento anual. Al término de dos años de concedido el crédito al Estado, la ley arbitrará los recursos necesarios para enjugar el saldo deudor pendiente por su importe íntegro.

Art. 4º Mientras no se dicte la ley Orgánica, que ha de regir el Servicio Ferroviario, el Poder Ejecutivo no podrá designar nuevo personal, debiendo atenderse las necesidades eventuales del servicio con el personal suplente que existía el 2 de marzo de 1948. Sólo podrá trasladarse al personal.

A) Por vía de sanción.

B) Por exigencias claras del servicio y siempre que de ello no deriven perjuicios apreciables para el empleado u obrero.

Art. 5º El personal integrante de las Compañías Ferroviarias a adquirirse, mantendrá las franquicias y beneficios de carácter social con que dichas Compañías favorecían a sus empleados, obreros y familiares, así como a los jubilados y sus familiares, incluso los servicios habituales de Asistencia Médica. Caja de Auxilios y Proveeduría. La Contaduría del Organismo queda autorizada para descontar en las planillas de sueldos, las cuotas que correspondan por aquellos conceptos, no pudiendo exceder el monto de los descuentos del cuarenta por ciento (40 %) del sueldo.

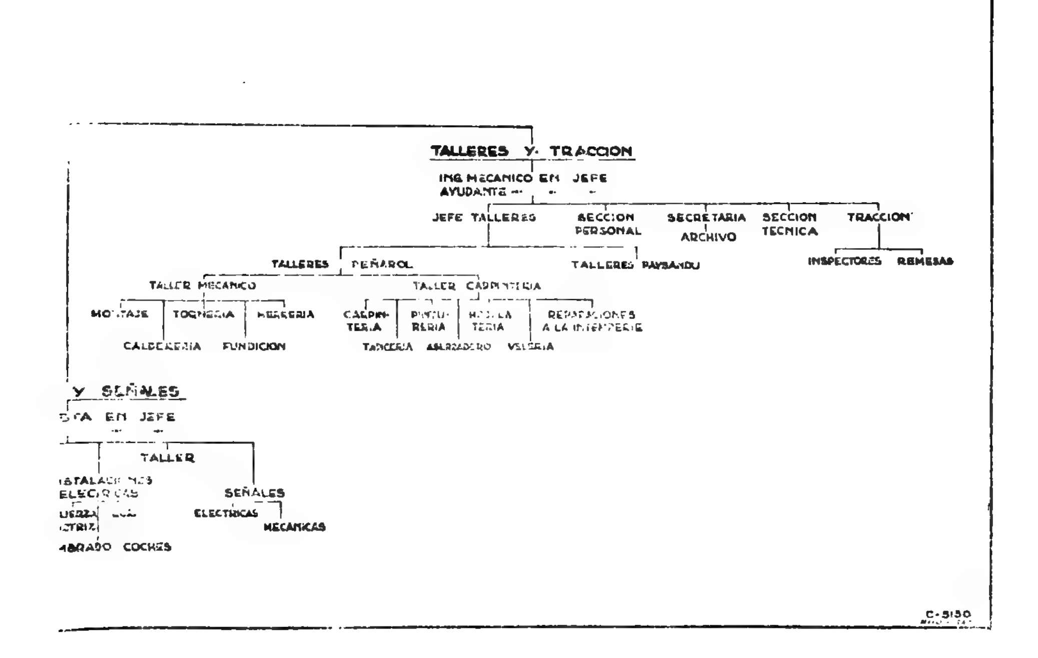
Art. 6º Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 30 de diciembre de 1948.

CESAR MAYO GUTIERREZ, Presidente.
Carlos Penadés, Secretario.

Ministerio de Hacienda,

Anexo "D"



MINISTERIO DE HACIENDA

Ley. Se ratifica el Convenio para la compra de bienes de las Compañías Británicas de Ferrocarriles y la Compañía del Puente de Cuareim, insertándose el texto del Convenio.

Poder Legislativo.

zada para descontar en las planillas de sueldos, las cuotas que correspondan por aquellos conceptos, no pudiendo exceder el monto de los descuentos del cuarenta por ciento (40 %) del sueldo.

Art. 6º Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Cámara de Senadores, en Montevideo, a 30 de diciembre de 1948.

CESAR MAYO GUTIERREZ, Presidente.
Carlos Penadés, Secretario.

Ministerio de Hacienda,
Ministerio de Obras Públicas,
Ministerio de Relaciones Exteriores.

Montevideo, diciembre 31 de 1948.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese, insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

BATLLE BERRES.— Ledo Arroyo Torres.— Manuel Rodríguez Correa.— Daniel Castellanos.

Anexo "E"

EXTRACTOS DEL INFORME DE LA REPARTICION CONTADURIA SOBRE EL BALANCE AL 31 DE DICIEMBRE DE 1949 Y LOS RESULTADOS OBTENIDOS EN LA EXPLOTACION DURANTE EL PERIODO

Enero 1º de 1949 al 31 de diciembre de 1949

Cúmplenos elevar el Balance del Organismo al 31 de Diciembre de 1949 junto con detalles de la Explotación realizada desde el 1º de enero de 1949 hasta dicha fecha.

Desde el 1º de enero 1949 se hizo la fusión de la contabilidad del ex Central y ex-grupo Midland y, por consiguiente, el Balance actual abarca toda la red Ferrocarril Central del Uruguay, habiéndose eliminado, por lo tanto, todas las operaciones entre las cinco líneas que, al 31 de diciembre 1948 presentaron Balance por separado.

RESULTADOS DE EXPLOTACION

	1948	1949	Diferencia	
	$	$	$	%
Entradas por tráficos	17.899.077	21.218.557	+ 3.319.480	19
Subvención de Rentas Generales .	—	3.101.381	+ 3.101.381	—
TOTAL	17.899.077	24.319.938	+ 6.420.861	36
Gastos de Explotación	18.214.403	22.940.415	+ 4.726.012	26
Resultado de Explotación				
DEFICIT	315.326	—		
SUPERAVIT	—	1.379.523	+ 1.694.849	—
Gastos de Renovación	2.669.591	1.373.359	— 1.296.232	49
DEFICIT	2.984.917	—		
SUPERAVIT	—	6.164	+ 2.991.081	—

ENTRADAS

	1948	1949	Aumento		Disminución	
	$	$	$	%	$	%
Pasajeros	4.491.825	5.213.219	721.394	16	—	—
Encomiendas	577.001	597.231	20.230	4	—	—
Equipaje	17.233	17.496	263	2	—	—

Leche y Crema	101.630	116.269	14.639	14	—	—
Cargas	9.343.460	9.478.644	135.184	1	—	—
Animales	3.067.408	5.293.428	2.226.020	73	—	—
Telégrafo	35.008	36.164	1.156	3	—	—
Muellaje	——	2.493	2.493	—	—	—
Alquiler Tren Rodante.	98.183	45.167	——	—	53.016	54
Varios	167.329	418.446	251.117	150	—	—
TOTAL	17.899.077	21.218.557	3.319.480	19	—	—

Las entradas por los últimos 5 años se comparan como sigue:

Año	Pasajeros $	Carga $	Hacienda $	Varios $	Total $
1945	3.627.353	10.379.016	2.802.775	988.574	17.797.718
1946	3.866.833	10.102.922	3.120.230	1.043.181	18.133.166
1947	4.122.507	8.603.150	2.643.226	952.387	16.321.270
1948	4.491.825	9.343.460	3.067.408	996.384	17.899.077
1949	5.213.219	9.478.644	5.293.428	1.233.266	21.218.557

TRAFICO DE PASAJEROS

Estadística del Tráfico de Pasajeros

		1948	1949		Diferencia	%
1. Entradas por Pasajeros						
1ª clase	$	2.114.462	2.411.716	+	297.254	14
2ª clase	$	2.377.363	2.801.503	+	424.140	18
	$	4.491.825	5.213.219	+	721.394	16
2. Viajes de Pasajeros	Nº	6.236.554	7.093.463	+	856.909	14
3. Kilómetros de Pasajeros	"	288.924.603	323.349.130	+	34.424.527	12
4. Promedio Kilómetros por Pasajero	Km	46,33	45,58	—	0,75	2
5. Promedio Entradas por Kilómetro de Pasajero	$	0.016	0.016		——	—
6. Promedio Nº de Pasajero por coche ...	Nº	23,80	24,24	+	0,44	2
7. Promedio de Entradas por viaje de Pasajero	$	0,72	0,73	+	0,01	1
8. Kilómetros coches Pasajeros	Nº	9.029.738	9.928.922	+	899 184	10

9.	Kilómetros coches motores	"	3.154.461	3.458.341	+	303.880	10

ENCOMIENDAS Y EXCESO EQUIPAJE

Este tráfico demuestra una disminución de 110 toneladas o 1 % y en las entradas un aumento de $ 20.493 ó 3 %:

			1948	1949		Diferencia	%
1.	Entradas	$	594.234	614.727	+	20.493	3
2.	Tonelaje	Tons.	20.893	20.783	—	110	1
3.	Toneladas-Kilómetros	Nº	3.939.772	3.985.734	+	45.962	1
4.	Promedio arrastre ..	Kms.	188,57	191,78	+	3,21	2
5.	Entradas por toneladas-kilómetros	$	0.151	0.154	+	0.003	2

LECHE Y CREMA

Hay un aumento de $ 14.639 en las entradas y de 868 en tonelaje:

			1948	1949		Diferencia	%
1.	Entradas	$	101.630	116.269	+	14.639	14
2.	Tonelaje	Tons.	14.638	15.506	+	868	6
3.	Toneladas-Kilómetros	Nº	1.282.006	1.457.277	+	175.271	14
4.	Promedio arrastre ..	Kms.	87,58	93,98	+	6,40	7
5.	Entrada por Ton.-Kilómetro	$	0.079	0.080	+	0.001	1

CARGAS

Estadística del Tráfico de Cargas

			1948	1949		Diferencia	%
1.	Total Entradas Tráfico de Carga Público	$	9.343.460	9.478.644	+	135.184	1
2.	Total Tráfico Carga Público	Tons.	1.188.861	1.243.256	+	54.395	5
3.	Ton. - Kilómetros de Tráfico Cargas	Nº	247.554.817	253.193.761	+	5.638.944	2
4.	Promedio entradas por Ton.-Km.	$	0,038	0,037	—	0,001	3
5.	Promedio entradas por Tonelada de Carga ..	$	7,86	7,62	—	0,24	3
6.	Promedio arrastre ..	Kms.	208,23	203,65	—	4,58	2

TRAFICO DE ANIMALES

Estadística de Tráfico de Animales

			1948	1949	Diferencia	%
1.	Entradas	$	3.067.408	5.293.428	+ 2.226.020	73
2.	Número Total de Animales	Nº	976.664	1.587.152	+ 610.488	63
3.	Ton.-Kilómetros de Tráfico Animales ...	Nº	68.077.947	118.230.909	+ 50.152.962	74
4.	Entradas por Tons.-Kilómetro de Tráfico	$	0.045	0.045	—	—
5.	Promedio de arrastre	Km.	300,70	303,40	+ 2,70	1

El rubro de "Entradas Varias" ha tenido aumento este año por haberse resuelto incluir en ellas las sumas percibidas de los funcionarios del Instituto como aportes a la Sección Asistencia Médica que ascendieron a $ 201.204, cargándose a los gastos la totalidad de estos que sumaron $ 387.012. Anteriormente la práctica era debitar a Gastos la pérdida o sean $ 185.808 pero se ha creído que era más correcto proceder como se ha hecho este año.

Igual proceder se ha seguido con los importes recibidos por exhibición de reclames comerciales en propiedades del ferrocarril, habiéndose acreditado a "Entradas Varias" la totalidad de los mismos, o sean $ 46.101 y los Gastos, que alcanzaron a $ 25.049, fueron debitados al rubro respectivo. Si se hubiera procedido como en años anteriores se habría acreditado a "Entradas Varias" solamente la ganancia, o sean $ 21.052.

SUBVENCION DE RENTAS GENERALES

Se ha recibido de la Tesorería General de la Nación la suma de $ 3.101.381 correspondiente a aportes durante el año 1949 de Rentas Generales por concepto de los aumentos de sueldos y jornales acordados por Leyes de fecha Abril 25 de 1949.

GASTOS DE EXPLOTACION

	1948	1949	Diferencia	Porcentaje del Año Anterior Aumento	Disminución
	$	$	$	%	%
Vía y Obras	2.808.823	3.806.161	+ 997.338	36	—
Gastos de Locomotoras	6.824.819	9.094.997	+ 2.270.178	33	—
Mantenimiento de Telég.	396.487	504.793	+ 108.306	27	—
Tren Rodante ..	1.040.190	1.244.492	+ 204.302	20	—
Gastos de Tráfico	3.712.316	5.174.601	+ 1.462.285	39	—
Gastos Generales	1.569.000	1.644.628	+ 75.628	5	—

Impuestos Nacionales y Municipales	449.435	20.247	— 429.188	—	96
Alquiler de Tren Rodante	1.413.333	1.450.496	+ 37.163	3	—
TOTAL ...	18.214.403	22.940.415	+ 4.726.012	26	—

SUELDOS Y JORNALES

Las siguientes cifras demuestran las planillas departamentales por el año comparadas con las cifras del año anterior:

	1948	1949	Diferencia
	$	$	$
Administración (Incluyendo Sección Legal)	454.765	472.886	+ 18.121
Sección Médica	103.698	138.889	+ 35.191
Contaduría	534.263	646.163	+ 111.900
Tráfico	2.895.767	4.073.927	+ 1.178.160
Vía y Obras	2.545.080	3.669.766	+ 1.124.686
Electricidad y Señales	275.006	367.435	+ 92.429
Locomotoras y Tren Rodante	2.687.039	3.956.291	+ 1.269.252
Almacenes	258.568	346.894	+ 88.326
TOTAL	9.754.186	13.672.251	+ 3.918.065

El total de las planillas demostrado en el estado anterior, fué distribuído durante los dos años, como sigue:

	Sueldos y jornales	Caja de Jubilaciones	Asignaciones Familiares	Total
	$	$	$	$
Gastos de Explotación				
1949	12.544.153	877.159	361.155	13.782.467
1948	8.805.192	617.799	253.877	9.676.868
Diferencia:	3.738.961	259.360	107.278	4.105.599
Trabajos Capital y Renovación				
1949	865.412	60.514	24.916	950.842
1948	783.570	54.978	22.592	861.140
Diferencia:	81.842	5.536	2.324	89.702

Varios

Importes recobrables, Cuentas Particulares, etc.

1949 (Incluye F. C. del E. Renovación vía P. del Este)	262.686	18.369	7.563	288.618
1948	165.424	11.607	4.770	181.801
Diferencia:	97.262	6.762	2.793	106.817

Total de los rubros que anteceden

1949	13.672.251	956.042	393.634	15.021.927
1948	9.754.186	684.384	281.239	10.719.809
Diferencia:	3.918.065	271.658	112.395	4.302.118

En la página 4 de este Informe, bajo el rubro "Subvención de Rentas Generales" se hace referencia a lo recibido de la Tesorería de la Nación, o sea, la suma de $ 3.101.381 correspondiente a aportes durante el año 1949 de Rentas Generales por concepto de los aumentos de Sueldos y Jornales acordados por leyes de fecha abril 25 de 1949. La cantidad de $ 15.021.927 arriba citada incluye los aumentos de sueldos correspondientes, para los cuales fué autorizada la subvención.

La relación entre los sueldos cargados contra gastos de explotación más los ítems adicionales que le son atribuíbles, y el total de Gastos de Explotación es como sigue:

	1948	1949
	$	$
Sueldos	8.805.192	12.544.153
Caja de Jubilaciones 7 %	617.799	877.159
Asignaciones Familiares 3 %	253.877	361.155
	9.676.868	13.782.467
Gastos de Explotación	18.214.403	22.940.415
Porcentaje de Sueldos incluído en Gastos de Explotación	53 %	60 %

GASTOS DE VIA PERMANENTE Y OBRAS

El aumento en los Gastos es como sigue:

	1948	1949	Aumento	%
	$	$	$	
Sueldos y Jornales, Jubilaciones, Pensiones y A. Familiares ..	2.099.689	3.025.602	925.913	44
Materiales y Varios	709.134	780.559	71.425	10
	2.808.823	3.806.161	997.338	36

Los gastos por kilómetro de mantenimiento durante los dos años fueron como sigue:

1948	$ 1.186
1949	" 1.607

Incluído en los Gastos de Explotación de Vía y Obras, figuran los correspondientes a obras especiales autorizadas, a saber:

	1948	1949		Diferencia	%
	$	$		$	
Vía Permanente					
A) Durmientes					
Sueldos	34.732	24.032	—	10.700	31
Materiales, etc. ...	8.005	29.251	+	21.246	265
B) Balasto blando					
Sueldos	37.443	—	—	37.443	—
Materiales, etc. ...	2.517	—	—	2.517	—
Trabajos Generales					
Sueldos	27.286	—	—	27.286	—
Materiales, etc. ...	9.463	—	—	9.463	—
Zanjas y Terraplenes					
Sueldos	45.433	52.704	+	7.271	16
Materiales, etc. ...	30.014	15.313	—	14.701	49
Pintura de Puentes					
Sueldos	43.089	64.157	+	21.068	49
Materiales, etc. ...	15.377	16.799	+	1.422	9
Alcantarillas					
Sueldos	4.167	27.597	+	23.430	—
Materiales, etc. ...	3.475	13.954	+	10.479	—
Cercos y Barreras					
Sueldos	535	—	—	535	—
Materiales, etc. ...	279	—	—	279	—

Edificios					
Sueldos	17.881	35.032	+	17.151	96
Materiales, etc. ...	23.421	57.573	+	34.152	146
Temporales e Inundaciones					
Sueldos	12.065	9.724	—	2.341	19
Materiales, etc. ...	24.265	1.665	—	22.600	93
TOTAL	339.447	347.801	+	8.354	2

GASTOS DE LOCOMOTORAS

El aumento de los gastos es como sigue:

	1948	1949	Aumento	%
	$	$	$	
Jornales, Jubilaciones y Pensiones y Asignaciones Familiares	1.913.152	2.978.464	1.065.312	56
Materiales consumidos (incluyendo combustible) y varios	4.911.667	6.116.533	1.204.866	25
	6.824.819	9.094.997	2.270.178	33

		1948	1949		Diferencia	%
Fuel Oil						
Toneladas consumidas ..		67.740	82.323	+	14.583	22
Promedio costo por Ton.	$	53,77	54,93	+	1,16	2
Carbón						
Toneladas consumidas ..		10.428	10.954	+	526	5
Promedio costo por Ton.	$	51,09	52,44	+	1,35	3
Leña Combustible						
Toneladas consumidas ..		2.951	1.088	—	1.863	63
Promedio Costo por Ton.	$	10,19	13,91	+	3,72	37
Consumo de Combustible por Kilómetro Máquina						
Fuel Oil	Kilos	11,66	12,28	+	0,62	5
Carbón	"	14,96	16,79	+	1,83	12
Leña Combustible	"	36,64	44,32	+	7,68	21

Costo de Combustible por 100 ton-km. brutas						
Fuel Oil	$	0,356	0,364	+	0,008	2
Carbón	"	0,521	0,605	+	0,084	16
Leña Combustible	"	0,765	1,393	+	0,628	82

Relación de los Costos de Combustible de las Locomotoras al Tráfico trasportado	**Costo de Combustible**	**Total Tráfico Ton-Kilómetros (Cargas y Animales)**	**Costo del Combustible por 100 Ton-Km. de Tráfico**
	$		$
1948	4.116.932	315.632.764	1.304
1949	5.059.953	371.424.670	1,362

Cabe notar que el porcentaje de los costos de combustible sobre el total de Gastos este año es 22,06 %, comparado con 22,60 % del año pasado.

Estadística Recorrido	**1948** $	**1949** $		**Diferencia**	**%**
Tren Kilómetros					
Con Fuel Oil	4.239.282	4.838.600	+	599.318	14
Carbón	417.020	478.704	+	61.684	15
Leña combustible .	35.488	5.158	—	30.330	85
	4.691.790	5.322.462	+	630.672	13
Kilómetros de Máquinas					
Con Fuel Oil	5.541.378	6.513.879	+	972.501	18
Carbón	696.934	635.953	—	60.981	9
Leña combustible .	80.543	24.549	—	55.994	70
	6.318.855	7.174.381	+	855.526	14
Kilóm. trenes balastro					
Con Fuel Oil	267.830	187.527	—	80.303	30
Carbón	——	16.385	+	16.385	—
Leña combustible .	——	——		——	—
	267.830	203.912	—	63.918	24
Total Kilóm.de Máquinas	6.586.685	7.378.293	+	791.608	12

Vehículos Kil. (2 ejes)

Con Fuel Oil	188.164.547	239.332.934	+	51.168.387	27
Carbón	21.695.686	19.764.764	—	1.930.922	9
Leña combustible .	935.837	234.028	—	701.809	75
	210.796.070	259.331.726	+	48.535.656	23

Toneladas-Kilómetros

Con Fuel Oil	993.186.928	1.223.963.128	+	230.776.200	23
Carbón	104.906.012	97.871.417	—	7.034.595	7
Leña combustible .	4.525.028	1.205.408	—	3.319.620	73
	1.102.617.968	1.323.039.953	+	220.421.985	20

Total Ton-Kilm. Tráf.	351.523.872	417.168.065	+	65.644.193	19
Horas máq. bajo vapor	342.032	409.132	+	67.100	20
Promedio de Ton.-Km. Tráf. p/hora máq. .	1.027.75	1.019.64	—	8.11	1
Promedio Nº Locomot.	148	142	—	6	4
Prom. Kil. trabajados por máquina	44.505	51.960	+	7.455	17

Reparaciones de máquinas

Por máquina	$ 6.216.01	9.869.63	+	3.653.62	59
Por 100 kilómetros .	$ 13.97	18.99	+	5.02	36

Stock de Fuel Oil

Al principio del año		9.465 Tons.
Mas: Recibido durante el año		83.272 Tons.
		92.737 Tons.
Menos: Consumido rante el año		
Locomotoras	82.323 Tons.	
Máquinas fijas, bombas, etc.	4.700 Tons.	87.023
Stock al 31/12/49		5.714 Tons.

MANTENIMIENTO DEL TREN RODANTE

El aumento en los gastos es como sigue:

	1948	1949	Aumento	%
	$	$	$	
Jornales, Jubilaciones y Pensiones y Asignaciones Familiares	459.773	625.870	166.097	36
Materiales usados	580.417	618.622	38.205	7
	1.040.190	1.244.492	204.302	20

Estadísticas	1948	1949	Aumento		Disminución	
			$	%	Nº	%
Coches pasajeros						
Nº de coches de pasajeros incluyendo vehículos de servicio	150	150	—	—	—	—
Nº de asientos ..	7.669	7.669	—	—	—	—
Repar. por coche	$ 1.964.34	$ 2.404.71	440.37	22	—	—
Vagones de carga						
Nº vagones (2 ejes)	4.668	4.660	—	—	8	—
Capacidad tonelaje	46.819	46.754	—	—	65	—
Promedio capacidad por vagón (2 ejes Tons.) .	10.03	10.03	—	—	—	—
Reparaciones por vagón	$ 131.36	158.07	26.71	20	—	—

REPARTICION ELECTRICIDAD Y SEÑALES

El aumento en los gastos es como sigue:

	1948	1949	Aumento	%
	$	$	$	
Jornales, Jubilaciones y Pensiones y Asignaciones Familiares	247.445	336.497	89.052	36
Materiales usados..	149.042	168.296	19.254	13
	396.487	504.793	108.306	27

GASTOS DE TRAFICO

El aumento en los gastos es formado de la siguiente manera:

	1948	1949	Aumento	%
	$	$	$	
Jornales, Jubilaciones y Pensiones y Asignaciones Familiares	3.184.141	4.536.492	1.352.351	42
Materiales usados ..	528.175	638.109	109.934	21
	3.712.316	5.174.601	1.462.285	39

A continuación se hace una comparación del volumen de tráfico con el año anterior:

Año	Nº de Personal en estaciones	Nº de Pasajeros	Tonel. de Carga (Tarifa Pública)	Nº de Animales
1948	1.537	6.236.554	1.188.861	976.664
1949	1.542	7.093.463	1.243.256	1.587.152

Los gastos de Tráfico se comparan de la siguiente manera:

Año	Total de Gastos	Gastos por 100 Tren Kilómetros	Gastos por 100 Ton-Km. de Tráfico	Gastos por Kilómetros de Línea
	$	$	$	$
1948	3.712.316	47.31	1.03	1.560
1949	5.174.601	58.93	1.21	2.185

(Los kilómetros de trenes incluyen kilómetros Coches Motores)

GASTOS GENERALES

Este rubro demuestra una disminución de $353.560, distribuído de la siguiente manera:

	1948	1949		Diferencia
	$	$		$
Gastos Imprevistos				
Gastos Oficina en Londres y Nacionalización Ferrocarriles	202.758	73.521	—	129.237
Gastos de Administración, Contaduría, Sección Legal, Comercial y Of. Relaciones				
Sueldos, Jub. y Pensiones y A. Familiares	789.272	941.284	+	152.012
Materiales y Varios	122.925	69.902	—	53.023

Mantenimiento Oficinas, Portería, Limpieza, etc.				
Sueldos, Jub. y Pensiones y A. Familiares	30.515	34.681	+	4.166
Materiales y Varios	46.344	15.700	—	30.644
Seguros Contra Incendio				
Sueldos, Jub. y Pensiones y A. Familiares	1.746	2.952	+	1.206
Materiales y Varios	53.316	53.014	—	302
Previsión Social (Sec. Asistencia — Accidentes), etc.				
Sueldos, Jub. y Pensiones y A. Familiares	24.441	158.135	+	133.694
Materiales y Varios	225.147	269.680	+	44.533
Impuestos				
(según detalle más abajo)	449.435	20.247	—	429.188
Varios (Franqueo y Telegramas, Donaciones de Materiales, etc.)				
Sueldos, Jub. y Pensiones y A. Familiares	3.004	4.496	+	1.492
Materiales y Varios	69.532	21.263	—	48.269
	2.018.435	1.664.875	—	353.560

IMPUESTOS MUNICIPALES Y NACIONALES

A continuación se da una relación de los impuestos debitados en el año 1949. En comparación con el año 1948 hay una disminución de $ 429.188:

	1948 $	1949 $		Diferencia $
Impuesto Sustitutivo del de Herencia	170.756	—	—	170.756
Patente de Giro	67.534	—	—	67.534
Contribución Inmobiliaria	75.561	—	—	75.561
Sobretasa Pensiones a la Vejez	63.875	—	—	63.875
Pensiones a la Vejez — Timbres	15.630	17.284	+	1.654
Impuestos Municipales, Estampillas, etc.	52.704	2.963	—	49.741
Reserva:				
Saneamiento	375	—	—	375
Imp. al Ausentismo	3.000	—	—	3.000
	449.435	20.247	—	429.188

ALQUILER TREN RODANTE

Los detalles pertenecientes a este rubro son como sigue:

	1948	1949		Diferencia	
	$	$		$	%
Coches Brill (cifra inclusive)	846.370	772.538	—	73.832	9
Coches Ganz					
Gastos Recorridos	281.938	471.760	+	189.822	67
Gastos Mantenimiento	360	390	+	30	8
Amortización e Intereses	180.537	156.738	—	23.799	13
Reparaciones Generales	8.540	656	—	7.884	92
Varios	24.844	21.606	—	3.238	13
	496.219	651.150	+	154.931	31

RESUMEN

	1948	1949		Diferencia	
	$	$		$	%
Coches Brill	846.370	772.538	—	73.832	9
Coches Ganz	496.219	651.150	+	154.931	31
Total Brill y Ganz:	1.342.589	1.423.688	+	81.099	6
Varios items del Tráfico de Intercambio con otros Ferrocarriles	70.744	26.808	—	43.936	62
	1.413.333	1.450.496	+	37.163	3
Distancias Recorridas	Kms.	Kms.		Kms.	%
Brill	2.436.660	2.253.479	—	183.181	8
Ganz	717.801	1.204.862	+	487.061	68
	3.154.461	3.458.341	+	303.880	10

Costo por Kilómetro	1948	1949		Diferencia	
	$	$		$	%
Brill	0.3473	0.3428	—	0.0045	1
Ganz					
Gastos recorrido	0.3928	0.3916	—	0.0012	—
Gastos Mantenimiento	0.0005	0.0003	—	0.0002	40
Amortización e Intereses	0.2515	0.1301	—	0.1214	48
Reparaciones Generales	0.0119	0.0005	—	0.0114	96
Varios	0.0346	0.0179	—	0.0167	52
	0.6913	0.5404	—	0.1509	22

MATERIALES EN EXISTENCIA Y EN TRANSITO **$ 3.966.112.19**

Esta cifra compara con $ 4.644.070.81 al 31 de Diciembre de 1948 y representa una disminución de $ 677.958.62

Los rubros principales en las existencias de ambos años es como sigue:

	31/12/48	31/12/49	Diferencia
	$	$	$
Repuestos para locomotoras y vagones	481.651,89	571.421,31	+ 89.769,42
Rieles y Materiales	626.185,82	427.722,66	— 198.463,16
Fuel Oil	533.718,95	331.089,14	— 202.629,81
Chapas plomo, tejido bronce, lingotes limaduras	205.315,13	290.199,86	+ 84.884,73
Maderas y durmientes, barreras, etc.	497.451,07	259.559,65	— 237.891,42
Material para uniformes y tapizar, estopa, etc.	256.682,43	138.065,16	— 118.617,27
Material en Fabricación Talleres	132.476,46	156.261,46	+ 23.785,00
Carbón	63.291,00	127.638,93	+ 64.347,93
Acesorios para maquinarias, etc.	74.795,45	110.230,53	+ 35.435,08
Papelería	110.563,36	85.246,17	— 25.317,19

ACTIVO FIJO

Es importante destacar que las instalaciones permanentes del Instituto es decir, vías, puentes, alcantarillas, tanques, giratorias, etc., así como el tren rodante, locomotoras y vagones, y los inmuebles, edificios de las estaciones, Talleres, Remesas, etc., que fueron adquiridos de las ex Compañías Británicas aún no figuran en los libros del Organismo.

SUMAS ADEUDADAS A LA CAJA DE JUBILACIONES Y PENSIONES DE SERVICIOS PUBLICOS .... **$ 1.190.425,76**

Al 31 de Diciembre de 1948 esta deuda era de $ 1.093.025,47 y comparada con la del año bajo estudio hay un aumento de $ 97.400,29.

Un extracto de este ítem es como sigue:

Julio 1947 a Enero 1949.— Explotación de los Ferrocarriles por cuenta del Estado

Contribución Patronal	$ 980.733,59	
Contribución Personal	" 796.096,02	
Impuesto 3 % sobre Tráficos	" 600.533.44	
	$ 2.377.363,02	
Menos: pagado a cuenta	" 1.340.000,00	$ 1.037.363,02

Febrero 1949 a Diciembre 1949.— Explotación directa por el Estado

Contribución Patronal	$ 907.487,39	
Contribución Personal	" 873.394,22	
Impuesto 3 % sobre Tráficos (hasta Noviembre 1949)	" 432.656,20	
	$ 2.213.537,81	
Se deduce lo abonado	" 2.091.423,92	$ 122.113,89
Otros créditos		$ 30.948,85

Del período de explotación directa de los Ferrocarriles por el Estado, sólo queda impago el importe de $ 122.113.89 que corresponde al saldo del mes de diciembre 1949.

SALDO A FAVOR DEL ORGANISMO RESULTANTE DE OPERACIONES HASTA EL 31/12/48 .... **$ 2.333.256,71**

Tiene su origen en las transferencias sobre el Balance al 31 de diciembre de 1948, es decir, se ha pasado al patrimonio del Estado un crédito no exigible de $ 5.712.193,71 que existía en los libros a favor de "Oficina en Londres" y se ha descontado del mismo el déficit en la explotación durante el período 1º de julio de 1947 a 31 de diciembre de 1948, los gastos incurridos por cuenta de Renovación, y las obras de Capital llevadas a cabo en el mismo período, totalizando estos tres ítems la suma de $ 3.513.774,38 de manera que el crédito neto era $ 2.198.419,33.

Durante el año 1949, fué debitada a las ex Compañías Británicas de ferrocarriles la suma de $ 134.837,38 correspondiente a gastos relacionados con la visita a Montevideo de la Delegación de FF. CC. Británicos más los importes abonados por concepto de pensiones a varios ex-empleados y/o sus causashabientes. Esta suma había sido debitada, en principio, a Gastos de Explotación y así figuró en el período julio 1947 a diciembre 1948, pero, una vez resuelto que debió ser por cuenta de las Compañías en Liquidación, de hecho disminuye el déficit en explotación experimentado en el citado período y aumenta el crédito a que se refiere en el párrafo anterior llegándose así a la suma total de $ 2.333.256,71 que queda en los libros del Organismo.

En cuanto a la utilización de esta suma, sigue extracto del Informe del Contador General del año pasado y que decía así:

"Al abrir en Enero 1949 los nuevos libros del Organismo: Ferrocarril " Central (que abarca todas las ex-compañías británicas) he dado curso a " estas transferencias, pues así se demostrará la verdadera situación econó- " mica al 31 de diciembre de 1948 la que arroja un crédito al patrimonio " del Estado (de acuerdo con detalles anteriores) de $ 2.198.419,33 cuya " suma, o podría ser aplicada como un crédito en los libros para reducir " el valor al que fueron adquiridos los bienes a las entidades vendedoras, " o, lo que considero más lógico, podría ser retenida como un crédito de " Capital en reserva, contra el cual sería factible debitar valores del activo " existente como y cuando fuera conveniente o necesario retirarlo del ser- " vicio; de esta manera se seguirán procedimientos normales de contabilidad

" pero sin tener que recargar las cuentas de gastos en los respectivos años " con los débitos que se producirán por tales retiros."

CAPITAL Y RENOVACION

La distribución de los gastos incurridos en obras que involucran Capital y Renovación, ha sido efectuada de la misma manera que en años anteriores, es decir, por los análisis de los gastos y la avaluación dada por el Ingeniero a cargo de la obra, siendo las mejoras cargadas a Capital, y el costo original o de reposición, cargado a Renovación, habiendo sido cada obra tratada según las circunstancias del caso. El método de avualuación aplicado ha sido revisado en cada caso por el Contador General y la base aplicada es justa y las cifras resultantes son correctas.

CUENTA CAPITAL

El total de los cargos habidos, menos créditos, resulta un débito de pesos 259.323,01, según detalle que sigue. Por cada una de las obras existe su correspondiente Cédula, la que recibió la debida autorización antes de la iniciación de los trabajos.

Folio					
51 — VIA Y OBRAS					
	Vías				
254	Renovación Km. 111,500 a 230,820 Línea Nico Pérez	$	50.279,30	$	50.279,30
	Desvíos				
291	Parada Km. 195 Línea N. Pérez-Desvío de cruce	"	340,71		
310	Illescas — Extensión desvíos	"	1.180,84		
327	Tranqueras — Extensión desvíos ..	"	9.435,72		
332	N. Pérez — Mejoras desvíos y andén Est.	"	23.803,04		
347	Km. 500 Línea Rivera — Construcción desvío	"	2.443,34		
350	Peñarol — Construcción playa maniobras camino Edison	"	61.504,53		
356	Km. 52 Línea Cuareim — Construcción desvío	"	2.432,21		
365	Salto y Algorta — Desvío y equipo petróleo	"	6.372,96		
366	Tres Arboles — Desvío y equipo petróleo	"	3.110,40		
369	Durazno — Mejoras desvíos	"	1.702,45	$	112.326,20

Puentes y Alcantarillas

331	Km. 296.794 Extensión Norte—Sustitución tramos de hierro en puentes por losas de hormigón ..	"	1.917,11	$	1.917,11

Edificios y Estaciones

293	Toledo — Reconstrucción casa secretario Ing. Seccional	"	758,56		
295A	Rivera — Reconstrucción galpón máquinas	"	107,21		
307	F. Muerto — Mejoras casa Jefe Estación	"	1.732,22		
309	Corrales — Mejoras casa Jefe Estación	"	1.777,06		
321	Palmitas — Mejoras casa Capataz cuadrilla V. P.	"	50,22		
322	Rosario — Mejoras casa Capataz Cuadrilla V. P. .... Cr.	"	6,09		
328	Víctor Sudriers — Construcción cabina de señales	"	1.351,73		
330	Tupambaé — Ampliación vivienda capataz cuadrilla V.P.	"	1.560,01		
342	Rivera — Ampliación edificio estación	"	1.093,53		
343	Achar y P. Sola — Vivienda peones cuadrilla V. P.	"	2.169,31		
345	Laureles — Nueva Sala de espera .	"	1.753,34		
346	Central — Nuevas Oficinas E. y Señales Galpón "A"	"	36.759,59		
348	Durazno — Vivienda para capataz Cuadrilla V. P.	"	2.163,95		
349	Artigas — Nuevos ww. cc. públicos .	"	3.663,09		
354	Reboledo — Construcción casilla telegrafistas y w. c. público	"	2.215,84		
363	C. Colorado — Nuevo w. c. público	"	588,93		
367	Tapia — Vivienda peones cuadrilla V. P.	"	1.328,79	$	59.067,29

Instalaciones Sanitarias

297	Central — Mejoras instalaciones sanitarias personal Restaurant	"	14,07		
299	Palmitas — Mejoras instalaciones sanitarias casa Jefe Estación	"	702,18		
308	Castellanos — Mejoras instalaciones sanitarias casa Jefe Estación	"	848,74	"	1.564,99

52 — TALLERES Y TRACCION

Maquinaria

096	Peñarol — Reemplazo maquinaria Talleres	"	28,57		
099	Peñarol — Instalación de dos nuevos compresores y modificación equipo existente	"	63,57		
100	Peñarol — Reemplazo de maquinaria y herramientas Talleres	"	760,50	"	852,64

Locomotoras y Tren Rodante

095	Peñarol — Equipar 5 locomotoras con luz eléctrica	"	694,64		
113	Peñarol — Instalación alumbrado en 16 furgones para trenes de pasajeros	"	4.423,79	"	5.118,43

54 — ELECTRICIDAD Y SEÑALES

Señales

129	Canelones — Instalación señales ...	"	1.948,67		
130	Progreso — Instalación señales	"	41,12		
131	Sta. Lucía — Instalación señales ..	"	193,38		
136	Sta. Lucía — Señal adicional de entrada avanzada hacia afuera Cr.	"	650,84		
137	N. Pérez — Nueva señalización	"	23.798,36		
138	Algorta — Nueva señalización	"	913,33		
139	Tres Arboles — Nueva señalización	"	2.465,02		
140	Paysandú — Nueva señalización ...	"	397,65		
141	Km. 216 L. Nico Pérez — Instalación señales	"	1.680,05	$	30.786,74

Varios

123	Central, Sayago, Peñarol, Cables telegráficos y telefónicos	Cr.	2.589,69	Cr.	2.589,69
				$	259.323,01

CUENTA RENOVACION

El total de los cargos habidos menos créditos, resulta un débito de pesos 1.373.358,92, según detalle que sigue. Por cada una de las obras existe su correspondiente cédula, la que recibió la debida autorización antes de la iniciación de los trabajos.

Folio

51 — VIA Y OBRAS

Folio			
	Vías		
225	Renovación Km. 31.020 a 111,500 Línea Nico Pérez	$ 2.010,53	
254	Renovación Km. 111,500 a 230,820 Línea Nico Pérez	" 653.035,35	$ 655.045,88
	Desvíos		
310	Illescas — Extensión desvíos	" 417,97	
332	Nico Pérez — Mejoras desvíos y andén estación	" 10.779,52	
369	Durazno — Mejoras desvíos	" 2.413,25	" 13.610,74
	Puentes y Alcantarillas		
316	Puente San José — Renovación columnas 1 y 4	" 16.846,06	
331	Km. 296,794 Extensión Norte—Sustitución tramos de hierro en puente por losas de hormigón ...	" 2.506,48	
351	Puente Solís del Medio — Km. 87.791 L. Minas — Recimentación columnas	" 12.731,61	" 32.084,15
	Durmientes		
335-371	Renovación durmientes de puente y cambios	" 40.898,95	
294-305	Todo el Sistema — Recolocación durmientes	Cr. 5.480,70	
335	Paso Toros y Paysandú — Renovación durmientes	" 98.590,32	
334	Todo el Sistema — Renovación durmientes 1948/49	" 127.840,27	" 261.848,84
	Balasto		
338	Todo el Sistema - Balastaje 1948/49	S 258.161.23	
373	Línea S. José - Balastaje 1950 ...	" 2.219,30	" 260.380,53
	Edificios y Estaciones		
321	Palmitas - Mejoras casa capataz cuadrilla V. P.	Cr 93.02	

322	Rosario - Mejoras casa capataz cuadrilla V. P.	Cr.	92.11		
336	Sta. Catalina y Drabble - Renovación pisos galpones de carga ..	"	1.043.26		
337	Central - Renovación parcial techos galpones de carga "A", "B", "C" y "D"	"	613.21		
339	Central - Reparación parcial techo taller E. y Señales	"	5.111.47		
340	Tapia y Solís - Reparaciones generales a galpones de carga	"	1.478.76		
341	Km. 271 Línea Central - Demolición ex - casilla capataz cuadrilla V. P.	Cr.	103.15		
352	Colonia Suiza y J. Jackson - Renovación pisos galpones de carga	"	7.779.01	"	15.737.43

Instalaciones Sanitarias

297	Central - Mejoras instalaciones sanitarias personal Restaurant ..	"	8.58		
299	Palmitas - Mejoras instalaciones sanitarias casa Jefe Estación ..	"	376.91		
308	Castellanos - Mejoras instalaciones sanitarias casa Jefe Estación ..	"	559.31	"	944.80

Varios

324	Línea Mercedes - Eliminación siete pasos a nivel'	"	810.70		
357	Salto L. Cuareim - Servicio de agua material eliminado	Cr	3.585.56		
368	Paysandú y Salto - Servicio de agua material eliminado	Cr.	1.371.85	Cr.	4.146.71

52 — TALLERES Y TRACCION

Maquinaria

100	Peñarol - Reemplazo maquinaria y herramientas Talleres	"	1.669.05		
110	Peñarol - Reposición caldera fija en Remesa	"	2.660.78		
114	P. Toros - Bomba eléctrica para servicio de agua	"	5.606.05	"	9.935.88

Locomotoras y Tren Rodante

000 Desmantelar tren rodante en el año	" 378.36		
077 Peñarol - Reconstrucción de vagones, 660 ejes y 5 furgones de 4 ejes	" 51.181.15		
078 Peñarol - Renovación paneles interiores en dos coches dormitorios	" 367.64		
101 Peñarol - Reconstrucción de 165 bogies vagones	" 2.782.89		
116 Peñarol - Renovación asientos 1ra. clase en 10 coches	" 28.734.26	"	83.444.30

54 — ELECTRICIDAD Y SEÑALES

Señales

127.			
127|2 Central - Renovación cables de Señales	$ 38.985.27		
129 Canelones - Instalación señales ..	" 253.00		
137 N. Pérez - Nueva señalización ...	" 648.55	$	39.886.82

Varios

135 Línea N. Pérez - T. y Tres - Renovación Línea Telegráfica	" 4.586.26	"	4.586.26
			$ 1.373.358.92

INFORME SUCINTO DE LA REPARTICION DE TRAFICO

En primer término, me es grato proporcionarle una síntesis del tráfico movilizado por esta Repartición durante el año 1949 con algunas ligeras explicaciones con referencia a las diferencias habidas en los rubros de mayor importancia.

Se detalla a continuación las entradas correspondientes a nuestros tres mayores renglones, o sean pasajeros (incluyendo encomiendas, equipajes y leche), cargas y hacienda, comparado con el año 1948:

	1948	1949	Diferencia	
	$	$		$
Pasajeros	5.187.689	5:944.215	Aumento	756.526
Cargas	9.343.460	9.478.644	"	135.184
Hacienda	3.067.408	5.293.428	"	2.226.020
Varios	300.520	502.270	"	201.750
Totales	17.899.077	21.218.557	"	3.319.480

Las entradas habidas por concepto del tráfico de cargas representan un 44.67 % del total de las entradas, habiendo movilizado un tonelaje de 1.243.256 toneladas durante el período bajo referencia contra 1.188.861 del año pasado, con un total en fletes de $ 9.478.644 y $ 9.343.460, respectivamente. El rubro que se destacó en esta clasificación era trigo que acusa un movimiento de 157.164 toneladas con una entrada por fletes de $ 1.053.550, o sea, un aumento de 46.051 de toneladas y $ 177.842 respectivamente. El tráfico de girasol también acusó un buen rendimiento, pues registra un aumento de tonelaje de 13.380 toneladas con un aumento en fletes de $ 97.171. También se destaca el movimiento habido bajo el rubro de piedra cal que registra un tonelaje de 419.491 toneladas con una entrada por fletes de $ 1.429.683.

En cuanto al tráfico de pasajeros, es decir, sin incluir encomiendas, equipajes, leche y crema, que comparativamente son de poca significación, registra una entrada de $ 5.213.219 con un aumento de $ 721.394, o sea, 16 %.

Los resultados obtenidos por el movimiento de hacienda llaman poderosamente la atención, pues con una entrada en concepto de fletes de $ 5.293.428 acusó un aumento de $ 2.226.020 o sea, 73 %. El tráfico de vacunos, solo, rindió $ 4.715.483, o sea un aumento de $ 2:068.774 o sea 78 %, cifras éstas que nunca han sido registradas en la historia de este Ferrocarril.

Ahora bien, para poder movilizar todos estos tráficos, fué necesario correr en 1949, 5.322.462 kilómetros de trenes contra 4.691.790 en 1948 y 3.458.341 en kilómetros de coches motores contra 3.154.461 en el año comparativo.

En 1949 las entradas por tren kilómetro (incluyendo coches motores) fué de $ 2.42 contra $ 2.28 del año 1948.

Considero de interés puntualizar que no obstante las grandes dificultades que se han debido sortear, especialmente por la escasez de material rodante, para movilizar tan extraordinarios aumentos de tráfico como se ha descripto, puede decirse que en general los servicios se han cumplido con la mayor eficiencia, siendo para ello factor preponderante la decidida cooperación que ha prestado el personal.

INFORME SUCINTO DE LA SECCION COMERCIAL

Aspecto Conceptual

El aspecto comercial de la gestión del Instituto se ha encarado con concepto de ente estatal, pensando que sus intereses se desenvuelven dentro de un concierto de intereses colectivos. En tal virtud, la Administración ha depuesto todo intento de suba de tarifas públicas, como reacción primera por aumento de los gastos de explotación. Procura la intensificación de los tráficos como medio de disminución relativa de los costos.

Dentro de sus limitados recursos ha patrocinado la implantación de tarifas de fomento de la producción, renunciando espontáneamente a márgenes sobre costos.

En función social, aparte de dar a sus servicios la máxima amplitud conciliable con los elementos disponibles, hizo extensivas algunas ventajas a todas sus líneas: v. g. el boleto especial para estudiantes en vacaciones, etc. etc.

Aspecto Administrativo

Se ha venido trabajando para tener pronto, en un momento dado, los elementos básicos que se necesitan para establecer el régimen de tarifas que mejor se adapte a las condiciones que las circunstancias determinarán. Mientras tanto, y como forma de contemporizar las situaciones creadas por la fusión de las diversas empresas, algunos retoques de tarifas se han hecho, fundamentalmente cortes de nivelación.

Aspecto de relación

El Instituto ha continuado e incrementado las relaciones comerciales que ya mantenían las empresas privadas. Por función comercial la Administración se complace en mantener una relación cordial, con todo lo representativo de la industria y del comercio de todos los puntos del país.

Aplicación Específica

Con los fundamentos expuestos se propició la implantación de tarifas especiales rebajadas que se encuentran en vigencia, de acuerdo a la especificación que sigue. Con propósito de fomento de la producción; tarifas para materias primas: tierras arcillosas, piedra, minerales en bruto. Elaboración y manufacturas: carbón de lena; leña; ladrillos y cerámica gruesa. Agropecuaria: fertilizantes; plantas y semillas; productos para el tratamiento sanitario de plantas y animales. Raciones y alimentos para animales de granja. Remolacha azucarera. Ganado retirado de Tablada para el interior. Trasporte de reproductores. Horticultura del Departamento de A rtigas a Montevideo.

Desenvolvimiento comercial: Tráfico de cargas generales línea Salto, Artigas, Cuareim. Tarifas rebajadas para permitir el desenvolvimiento del comercio de Artigas en igualdad de condición tarifaria que el comercio de Salto.

Aportes de orden social: Rebaja de tarifas para el trasporte de artículos de primera necesidad a puntos alejados de Montevideo, cuando se destinan directamente a la población de recursos limitados.

Rebaja de boletos, en períodos de vacaciones, para los maestros de instrucción primaria, maestros de enseñanza industrial y profesores de educación física.

Estudio de situaciones

Fueron modificadas las situaciones contractuales de los siguientes tráficos:

Transporte de carnes congeladas y productos de saladeros, en tránsito por el país. Aumento de tarifas en base a los resultados de un estudio particularizado de ese trasporte.

Trasporte de cargas generales con intervención de agentes de carga. Mantenimiento del "statu quo" en monto de tarifas; cambio del convenio privado en cotización de tarifas especiales, accesibles a todo interesado.

Trasporte de combustibles blancos en vagones tanques. De acuerdo con cifras de aprovisionamiento que suministró la Ancap, se estudió un régimen de transporte en vagones tanques. El resultado permitió recomendar la cotización de tarifas especiales, con margen de beneficio para el Instituto, por cuanto su índice de resultado medio está dentro del promedio general contabilizado del rubro. Por la otra parte el usuario recibe beneficio por economía en flete y capital de envases.

INFORME SUCINTO DE LA REPARTICION VIA Y OBRAS

Esta repartición tiene el cometido de mantener la vía férrea y todas sus instalaciones en condiciones de seguridad para la circulación de trenes y el desarrollo normal de los servicios de cargas y pasajeros. A este efecto le corresponde determinar velocidades y pesos máximos por eje que pueden permitirse según el estado y condiciones de las vías. Además de la vía propiamente dicha, de su estructura de rieles y durmientes, de su afirmado de balasto y de su formación, la repartición es responsable del estado de seguridad de las obras de puentes y alcantarillas sobre los ríos y arroyos atravesados por las líneas. Estas comprenden estructuras ejecutada en hormigón, mampostería de piedra o ladrillo, hormigón armado y armazones de hierro o acero laminado. Se encarga a la vez, de la conservación de todas las obras de tierra que han sido formadas para establecer los perfiles de las líneas, de la conservación de los edificios del Organismo como ser: talleres, remesas de locomotoras, galpones de almacenaje y trasbordo, edificios de las estaciones terminales e intermedias, viviendas del personal, instalaciones correspondientes al agua, saneamiento y drenaje, y de la conservación de las playas de cargas y de los corrales de embarque de ganado, etc.

Organización

Las Oficinas administrativas de la repartición están radicadas en Montevideo donde actúan, bajo la dirección del Ingeniero en Jefe, las dependencias que ejercen el control de los trabajos de mantenimiento, proyecciones y realizaciones de las obras nuevas, preparación de costos estimados y control del personal.

Los controles regionales están destacados en puntos cardinales del Sistema, en los cuales se han formado cabeceras de sección o de distrito, donde trabaja bajo la dirección de un ingeniero seccional un plantel de personal técnico y oficinista que a su vez ejerce el control de los trabajos de cada sección.

El sistema universal de conservación de las vías es por medio de cuadrillas integradas por 12 a 25 hombres según la extensión de la zona de vía a su cargo, la cual oscila entre 35 y 60 kilómetros, estando provistas de zorras a motor para facilitarles una rápida movilización. Empero, en la zona urbana de Montevideo, donde el movimiento intenso de trenes no permite el empleo de ese medio de locomoción, actúan cuadrillas con tracción a sangre de reducido radio de acción.

Para el mantenimiento de las obras de alcantarillado y de edificación, cada seccional cuenta con un plantel de artesanos de albañilería, carpintería, herrería, pinturería, etc., habiendo además, pequeñas cuadrillas especializadas, como ser remachadores y soldadores, que se destacan en trabajos de revisión y reparación de acuerdo con la necesidad que hubiere.

A los efectos de esta organización, los 2.404 kilómetros de vía principal están subdivididos en 5 secciones, como sigue:

Sección	Local	con	sede	en	Sayago	100	Kms.	de	vía	sencilla
"	2da.	"	"	"	25 de Agosto	495	"	"	"	"
"	3ra.	"	"	"	Paso Toros	565	"	"	"	"
"	4 ta.	"	"	"	Toledo	614	"	"	"	"
"	5 ta.	"	"	"	Paysandú	630	"	"	"	"

Situación Actual

En el curso del año, los trabajos a cargo de la repartición se han venido efectuando en condiciones difíciles.

De acuerdo con disposiciones que hubo que poner en vigencia al pasar los ferrocarriles al dominio del Estado, la toma de personal ha sido limitada a los empleados suplentes. Por consiguiente, el número de elementos que pudo contratarse para las obras de renovación ha resultado muy reducido, y por haberse producido a la vez varias renuncias entre el personal actuante tanto los trabajos de mantenimiento como los de renovación tuvieron que atenderse con número insuficiente de brazos.

Fué posible terminar la renovación de la vía de la línea a Nico Pérez, continuando, además, algunas de las obras de construcción, a saber: la renovación de 2 columnas del puente San José, recimentación de las columnas del puente Chapicuy (Km.: 277,578 línea a Salto), modificaciones y ampliaciones de la estación Nico Pérez, varias reparaciones y modificaciones en edificios como ser: construcción de pisos de hormigón en galpones de cargas, etc., pero, en cambio, quedaron pendientes de realización un número apreciable de trabajos de los que se habían propuesto.

El mantenimiento de las vías en general ha sufrido cierto atraso debido a la necesidad de emplear cierto personal del establecimiento en obras especiales, situación ésta que se acentuó de manera más pronunciada en algunas regiones, debido a las condiciones climatéricas y al aumento extraordinario que ha experimentado el tráfico en todas las líneas, con la consecuencia lógica de que en los trechos de vía de peores condiciones —en cuanto al estado del material— se ha acelerado notablemente el deterioro corriente.

En cuanto a materiales, la situación —con respecto a los rieles— se ha vuelto apremiante por agotamiento de las existencias. También el suministro de durmientes en particular, necesarios para la renovación de los rotos y defectuosos en la vía principal ha sufrido un atraso de consideración debido a las múltiples dificultades experimentadas en su adquisición.

El balastaje de las vías pudo realizarse en algunos trechos, con balasto de roca descompuesta, empero el progreso que pudo realizarse con el balastaje con piedra triturada fué reducido ya que el mismo tuvo que interrumpirse, durante varios meses, para destinar toda la producción de la Cantera Suárez a la renovación de la vía en la línea a Punta del Este de los Ferrocarriles del Estado.

Puentes y Alcantarillas

Los tramos metálicos de los puentes se han mantenido en buen estado de conservación, efectuándoles una revisión continua y realizando su limpieza y pintura de acuerdo con un plan de trabajo programado de antemano. A este fin se llevan estadísticas que indican las fechas en que ha sido realizada la última pintura de cada tramo. El ciclo de reincidencia se calcula en 7 años y por término medio se pintan unas 3.000 toneladas por año.

En el año en curso, por falta de personal, el tonelaje pintado solo alcanzó a la cifra de 1.500 toneladas. Gran parte de este trabajo se ha venido realizando a mano, pero una parte ha sido efectuada mecánicamente, empleándose equipos de ráfaga accionados mediante el empleo de máquinas compresoras de aire. Empero, el número de estas unidades con que cuenta el Instituto resulta insuficiente para efectuar la limpieza de la pintura de los tramos metálicos por medios mecánicos en mayor escala.

Los tramos del alcantarillado y de los puentes de abertura reducida, es decir hasta 5 metros de luz, son por lo general de planchadas de hormigón armado, que han sido colocadas en reemplazo de tramos metálicos considerados débiles para el peso de las locomotoras. Estas planchadas de hormigón fueron fabricadas en un depósito central y colocadas por medio de guinche. Como aún existen pequeñas aberturas con tramos de vigas de madera, éstos son reemplazados paulatinamente por planchadas de hormigón. En el año en curso se convirtieron 15 de estas alcantarillas.

Existe un gran número de puentes de tramos metálicos de alma llena de 10 y 15 metros de luz, los cuales fueron reforzados hace varios años agregándoles chapas de acero eléctricamente soldadas, por haberse considerado débiles para las cargas que soportaban.

Eliminación de yuyos

Durante el año se ha experimentado mucha dificultad en combatir la propagación de los yuyos que crecen en las banquinas y pasan a arraigarse en el balastro de la vía, por falta de personal.

Aparte de métodos manuales de eliminación se emplea un equipo quemador y en escala limitada se ha practicado la exterminación de la maleza con productos químicos.

Personal de vía

El promedio de personal empleado por la repartición durante el año fué de 2.122. De este número, 1.214 pertenecen al establecimiento de conservación que comprende inspectores, capataces, artesanos y personal de cuadrillas permanentes, y 908 al de obras especiales.

En todo el Sistema, el tiempo perdido durante el año por las cuadrillas de vía por mal tiempo y razones médicas, fué el siguiente:

Zona urbana de Montevideo	— 8.06 %
Línea Central	— 12.74 %
" Rivera	— 12.63 %
Líneas al Oeste	— 9.23 %
" " Este	— 9.61 %
" de la región Noroeste	— 10.66 %
Término medio para todo el Sistema	— 10.65 %

Trabajos realizados en la vía

Durmientes. — El número de durmientes colocados en las vías en el período 1º de Enero al 31 de Diciembre 1949 fué como sigue:

Por cuenta de Renovación. — Item Renovación Durmientes	39.205
Por cuenta de Renovación. — Item Renovación Completa de Vía	19.783

Por cuenta de Capital. — Aumento de contenido de durmientes por Kilóm. Línea a Nico Pérez 1.311

Por cuenta del Mantenimiento. — Durmientes servibles usados recolocados aisladamente para reponer defectuosos 7.000

Por cuenta del Mantenimiento. — Durmientes servibles usados recolocados para normalizar el contenido por Kilóm. de la Línea a Rivera 7.202

Las cantidades de balasto empleadas en el mismo período, fueron las siguientes:

De piedra triturada:

Por cuenta de Renovación. — Item Renovación Vía .... 32.744 m. cúb.

Por cuenta de Renovación. — Item Renovación Balastaje .. 19.224 " "

De Balasto Blando:

Por cuenta de Renovación. — Item Acondicionamiento .... 16.078 " "

Por cuenta de Mantenimiento. — Item Reparación de daños ocasionados por crecientes .... 144 " "

INFORME SUCINTO DE LA REPARTICION TALLERES Y TRACCION

Al esbozar la memoria correspondiente al año 1949 para la Repartición Talleres y Tracción del F.C.C. debe empezar por mencionarse que el comienzo del ejercicio comentado prácticamente coincide con la adquisición de estos ferrocarriles por parte del Estado y aún cuando muchos de los hechos que condicionaron la marcha de la Repartición durante el ejercicio, aparenten no tener una relación muy directa con la nacionalización de los ferrocarriles, es indudable que el hecho mencionado, por su importancia capital ha gravitado y gravitará, en uno u otro sentido, pero siempre en forma preponderante en la marcha de esta Repartición y del ferrocarril todo.

Sección Tracción

Desde principios de 1949 comenzó a experimentarse un extraordinario y sostenido incremento del tráfico, particularmente y por lo que a nuestra Repartición respecta el tráfico de ganado aumentándose considerablemente los kilometrajes recorridos por las máquinas.

El kilometraje de máquinas para los ex-ferrocarriles Midland, Noroeste y Norte, que durante los años 1947 y 1948 habían alcanzado los 832.040 kilómetros y 1.063.668 kilómetros respectivamente experimentaron durante el año 1949 un incremento de 43.9 % y 12.7 % respectivamente lo que obligó a destinar de 7 máquinas tipo L. del F.C.C. para el servicio de esas líneas.

Por su parte el kilometraje de máquinas en el ex-F.C.C. experimentó durante el año 1949 un incremento de 13.6 % con lo que alcanzó a totalizar 5.976.894 kilómetros anuales. Dicho kilometraje anual significó promedios mensuales que alcanzaron para todas las máquinas los 5.546 km./mes, valor en franco exceso de los similares en otros ferrocarriles con máquinas similares aunque más modernas y en condiciones también similares de corrido o aún algo mejores. Los promedios por su parte correspondientes a las 34 máquinas tipos R. S. y T. (máquinas grandes) alcanzaron valores mensuales de 8.737 km./mes, llegando en algunos casos a valores particulares, picos de 12.180 km./mes que no requieren comentarios y que están en franco exceso de todo lo recorrido hasta el momento en la historia del F.C.C.

Para hacer frente a ese tráfico incrementado la Repartición Talleres y Tracción cuenta con un parque de locomotoras escaso que totaliza las 142 máquinas con 1.182.497 kilos de fuerza tractiva divididas en 39 máquinas para los ex-ferrocarriles Midland, Noroeste y Norte y 103 máquinas para el F.C.C. Dichas locomotoras por otra parte han excedido en general el término de su vida económica alcanzando una edad promedio de 45 años dándose el caso de algunas máquinas de 65 años aún en servicio.

La situación actual no era en ninguna forma desconocida para la Empresa Británica, y así puede mencionarse que durante el año 1944 y en condiciones muy inferiores de tráfico el Ingeniero Mecánico en Jefe consideraba en ese momento necesario el refuerzo del parque de locomotoras con 12 nuevas máquinas, superiores en potencia tractiva a todas las actuales. Lamentablemente la situación financiera de la Empresa Británica le impidió en esos momentos la ampliación del parque de locomotoras que se solicitaba limitándose desde entonces la política de aumento de fuerza tractiva a la formu-

lación de un programa de reformas sobre el cual informé oportunamente, considerándolo fuera de lugar bajo el planteo actual del problema programa que incluso y por la misma causa expresada fué reducido posteriormente por mi antecesor inmediato.

Por lo demás y desde el año 1944 hasta el momento de nacionalizarse los ferrocarriles el problema se ha ido agudizando cada vez más, incidiendo desfavorablemente en el mismo dos circunstancias concurrentes: la escasez de materia prima y repuestos de buena calidad consecuencia inmediata y que aún se hace sentir de la última conflagración mundial y la falta de standarización en el programa de mantenimiento preventivo a que se vió obligado a recurrir el F.C.C. y los ex-F.C.M., N.O. y N. como consecuencia de la misma escasez de materiales.

Tal situación en lo que respecta a materiales de reparación y repuestos que incluso desde la nacionalización de los ferrocarriles se ha visto agravada por las inevitables demoras que imponen los requisitos legales de adquisición de materiales y repuestos, y el escaso parque de locomotoras y material rodante en general, evidencian por sí sólos los esfuerzos que ha sido necesario reclamar de todo el personal, sin distinción de categorías para poder cumplir en forma que hasta el momento no ha merecido críticas serias con las exigencias del tráfico.

El esfuerzo efectuado para reparar el kilometraje corrido no constituye naturalmente solución al problema planteado.

Durante el ejercicio 1949 fué pues una de las principales preocupaciones de esta Repartición estructurar una solución a este problema el que en definitiva ha sido atacado desde dos puntos.

En primer lugar se ha considerado necesaria, aún cuando a posteriori se contemplara una renovación parcial o total del parque de locomotoras, una ampliación urgente del mismo, ampliación que, por imposición de los plazos de entrega respectivos y en consideración a las actuales facilidades para servicio de mantenimiento y reparación de locomotoras, debió encararse en base a máquinas de vapor. En ese sentido se ha especificado, licitado y contratado la construcción y entrega durante el año corriente de 5 máquinas a vapor; quemando petróleo con un esfuerzo tractivo individual de 16.000 kilos que las exigencias de la vía han obligado a llevar 5 ejes acoplados. Ello constituirá sin duda un paliativo a la situación planteada y su número si bien es aún insuficiente para llevar al parque de locomotoras a la potencia necesaria no ha sido mayor fundamentalmente porque los propios proventos del ferrocarril no permitían una mayor inversión de capital en locomotoras a vapor.

En segundo lugar se ha estudiado la conveniencia de renovar el parque de locomotoras en base fundamentalmente a la Tracción Diesel para cuya aplicación las condiciones del país en lo que a aprovisionamiento de combustibles respecta y las características de nuestro tráfico ferroviario se prestan muy especialmente.

Se desarrolló así durante el año 1949 una prueba comparativa entre locomotoras de maniobra a vapor y Diesel (esta última de la Adm. Nacional de Puertos) que permitió demostrar sin lugar a dudas la certeza de poder amortizar un elemento tal en un plazo de 4 años únicamente en base al ahorro efectuado en combustible a los costos actuales de plaza.

Se estudió por otra parte el tipo más apropiado de locomotoras de línea principal con potencia Diesel, el que indistintamente podrá correr servicios de carga más pesados a los itinerarios actuales o servicios rápidos de pasa-

jeros en itinerarios de coche motor, efectuándose para dicho tipo estudios económicos en base a datos comporativos de otras compañías de ferrocarriles que ya han cambiado su tracción vapor por tracción Diesel, cuyos porcentajes de ahorro por diferentes conceptos criteriosamente aplicados a nuestro caso permiten asegurar ahorros anuales millonarios con el cambio de tracción hacia el campo Diesel eléctrico o Diesel hidráulico, no existiendo ninguna duda que dicho cambio es económicamente conveniente para el ferrocarril, aun considerando a las actuales máquinas totalmente amortizadas y en consecuencia doblemente conveniente si se considera que el parque actual ya ha alcanzado y sobrepasado su vida económica y que por tanto en cualquier forma deberán ser a breve plazo suplantadas por nuevas máquinas vapor o Diesel.

Resta ahora por resolver, en base al ahorro anual estimado para todo el sistema del F.C.C. en $ 4.000.000 anuales, el problema financiero que representa la adquisición del número de máquinas necesario para desarrollar toda la tracción con fuerza Diesel.

Es obvio sin embargo que dicha transformación no podrá ser súbita y en ese sentido, además de haberse especificado y llamado a licitación durante el ejercicio 1949 por 9 locomotoras Diesel eléctricas de línea principal de 1350 a 1600 H. P. instaladas y por 3 locomotoras Diesel eléctricas de maniobras de 400 H.P. instaladas se ha desarrollado paralelamente un plan de ampliación del Taller Mecánico actual y la construcción de un nuevo taller de coches motores que permita no solo el servicio y mantenimiento de las locomotores Diesel a adquirirse sino que permita también concentrar en Peñarol los Talleres de reparación de coches motores del F.C.E. que se desarrollan actualmente en su Remesa Central. Dicho plan está a la espera de la aprobación de recursos en la Rama Legislativa.

Hemos mencionado también la escasez de material rodante en general, a ese respecto se han redactado las especificaciones técnicas respectivas para la adquisición de vagones de pasajeros, de carga, tolvas para el transporte de balasto y de una grúa para el tren de auxilio cuya dotación actual es también notoriamente insuficiente.

Corresponde también hacer notar, que como consecuencia del cambio en el régimen de adquisiciones ha sido y será necesario continuar desarrollando un cuerpo de especificaciones técnicas para la compra de la gran mayoría de los materiales para poder obviar en parte, modernizando convenientemente dichas especificaciones a medida que la experiencia lo aconseje las demoras que trae aparejado, frente a la comodidad que representaba para la Empresa particular las adquisiciones directas, la necesidad de recurrir al régimen de la licitación pública. En ese sentido el volumen de trabajo de la Sección Técnica de esta Repartición ha sufrido un incremento considerable sobre todo si se tiene en cuenta que al comienzo del ejercicio 1949 existía una aguda escasez de materiales.

Sección Talleres

Reparaciones Locomotoras y tenders: Durante el ejercicio comentado se ejecutaron en Talleres Peñarol 24 reparaciones generales de Locomotoras correspondiendo 9 al primer semestre y 15 al segundo semestre.

Fueron ejecutadas 10 medias reparaciones divididas en 4 en el primer semestre y 6 en el segundo semestre, 34 reparaciones menores de locomotoras (7 y 27), 11 reparaciones de tenders (3 y 8) y 6 reparaciones por accidentes, correspondiendo 3 máquinas al primer semestre y 1 máquina y 3 tenders al segundo.

Zorras a motor: Se ejecutaron 110 reparaciones de zorras de todo tipo correspondiendo a 60 grandes (19 y 41, 1º y 2º semestre respectivamente) y 50 chicas (26 y 24, 1º y 2º semestre respectivamente).

Maquinaria de Vía y Obras: Se efectuó un conjunto grande de reparaciones a la maquinaria de Vía y Obras.

Trabajos varios: Dentro de los varios trabajos corresponde mencionar la fundición de un cilindro para máquina R (110), la construcción de 4 tramos para la chimenea principal del Taller Mecánico y la intensificación de la fabricación de agujas y corazones.

Luz eléctrica a locomotoras: Se equiparon dos locomotoras más con luz eléctrica, las Nos. 88 y 102.

Locomotoras convertidas para quemar a petróleo: Se convirtieron para quemar petróleo las locomotoras clase "H" Nos. 22, 24, 179 y 182. Se preparan 4 piezas de materiales para convertir máquinas a petróleo y se convirtieron 2 tenders de locomotoras (Nos. 179 y 182).

Potencial de las locomotoras al 31/12/49:

F.C.C.U. al 31 de Diciembre de 1949	=	35.84 %
Ex Grupo Midland al 31 de Diciembre de 1949	=	40.37 %

Disponibilidad de Locomotoras.

El promedio de disponibilidad durante el año ha sido el siguiente:

	F.C.C.	F.C.M.
Bajo reparación en Talleres	7.66 %	7.35 %
Reparaciones corrientes en Remesas	10.57 %	11.76 %
Transferencias, almacenadas Reparaciones ..	5.26 %	11.00 %
Disponibles para el servicio	78.02 %	69.88 %

Consumo de Fuel - Oil:	F.C.C.	F.C.M.
Kilos por (2 ejes) Kms. de vehículos		
Máquinas grandes clases S.R. y T.	.45	——
" chicas clase L, N2, N3, Ns., D y C	1.38	——
Grupo ex - Midland	——	.74
Clase "L" del F.C.C. trabajando en Midland	——	.72
Máquinas a carbón ex - Midland	——	1.16

Consumo de Aceite lubricante — Kilos:	F.C.C.	F.C.M.
Aceite cilindrina por 1000 kms. de máquina ..	5.56	4.47
" locomot. " " " " " ..	6.93	8.12
" mineral cada 10.000 kms. de vehículos ..	2.43	2.59

Reparaciones al Tren Rodante: Durante el período se llevaron a cabo las reparaciones necesarias al Tren Rodante, siendo el porcentaje de vehículos bajo reparación como sigue:

Vagones		Brekes		Salones	
F. C. C.	F. C. M.	F. C. C.	F. C. M.	F. C. C.	F. C. M.
4.4 %	1.87 %	7.6 %	6.9 %	6.7 %	7.29 %

Reconstrucción de vagones: Durante el período han sido reconstruídos los siguientes vagones:

1 vagón	de ganado	de	4	ejes
3 vagones	ovejeros	"	4	"
7 "	abiertos	"	2	"
2 "	cubiertos	"	2	"

Se prosigue con la reconstrucción de 165 vagones de 4 ejes, habiéndose hecho durante el año un 10 % más, totalizando en la actualidad el 60 % del programa.

Instalación de luz eléctrica en 16 furgones: Se instaló en los furgones Nos. 51 al 60 y Nº 83.

Renovación de asiento en 10 salones 1ra. clase: Durante el año fueron renovados los asientos de los salones de 1ra. clase Nos. 92 y 121 y se está preparando los herrajes y trabajos de madera de los 8 restantes.

Modificación de asientos en 10 salones de 2da. clase: Durante el año se modificaron los asientos de los siguientes salones: Nos. 50, 51, 71 y 98. Salón Nº 24 está en mano.

Reparación general salones: Durante el período recibieron reparación general 59 salones de varios tipos y 13 brekes de pasajeros, es decir, fueron rasqueteados, pulidos y rebarnizados.

Maquinaria de Talleres: Durante el período se instaló en el taller una terraja mecánca para caños, y un calibrador micrométrico fué puesto en servicio.

Se está a la espera de que la Aduana despache un torno vertical de 36" y dos tornos de 8 ½" los que serían puestos en servicio de inmediato.

Caldera Remesa Peñarol: Se instaló en Remesa Peñarol la ex-caldera de la locomotora Nº 24 la que está en funcionamiento.

Personal Administrativo y Obrero: Al 31 de Diciembre la Repartición poseía el siguiente personal:

Oficinas y Capataces	104
Taller Mecánico	505
Taller Carpintería	234
Personal Locomotoras y Remesas	726
Varios	69
Total	1638

INFORME SUCINTO DE LA REPARTICION ELECTRICIDAD Y SEÑALES — AÑO 1949

La Repartición Electricidad y Señales abarca todo lo relacionado con las comunicaciones telegráficas y telefónicas, sistema "Block" de vía libre, señalización, alumbrado eléctrico y fuerza motriz en estaciones, talleres, y demás dependencias, incluyendo alumbrado del tren rodante.

El número de personal empleado en la Repartición al 31 de Diciembre de 1949 era de 183, incluyendo el personal de dirección técnica y administrativo.

De esta cifra, 44 de ellos prestan servicios en el Taller Electro Mecánico en Central, con cuyo personal se atiende la fabricación y reparación de materiales para los distintos servicios, y la revisación y el mantenimiento general del alumbrado eléctrico del tren rodante.

La mayoría del personal es especializado y ha sido formado en la Repartición para los oficios de guarda - hilos, electricistas, ajustadores electro - mecánicos, bobinadores, ajustadores de señales, montadores aparatistas, herreros, etc.

Se cuenta con un moderno sistema de señalización eléctrica en la zona de vía doble que abarca el radio comprendido entre estaciones Central - Peñarol y Colón controlado desde 10 casillas de señales distribuídas en la zona referida, por medio de señales luminosas de color, y accionamiento eléctrico de los cambios. La posición de los trenes, etc., se indican en los diagramas de las casillas por medio de "circuitos de vía".

Además, las señales de las vías principales están controladas por la posición de las barreras de los pasos a nivel, en forma que asegura que éstas permanecen bajas hasta tanto haya pasado el tren.

Las estaciones y empalme de la vía sencilla están provistas con instalaciones de señalización mecánica, y de acuerdo con la importancia del movimiento de trenes y maniobras del lugar.

Durante el año 1949, los trabajos de mantenimiento se desarrollaron en forma satisfactoria en las líneas del ex-ferrocarril Central, asegurándose al Instituto un servicio eficiente, no obstante cierto atraso en materia de renovación debido a demoras en la entrega de materiales y escasez de personal especializado para cumplir con trabajos adicionales.

En las líneas del ex-grupo Midland, el estado de la red de comunicaciones y las primitivas instalaciones de señalización ,no permiten prestar en ocasiones un servicio lo suficientemente eficiente en relación con el desarrollo del tráfico en dichas líneas, lo que se está rectificando en parte durante el año en curso, dentro de las limitaciones de personal y material.

Por concepto de 181 servicios telefónicos en estaciones conectados a la red pública, se abonó en total la suma de $ 14.767,00. En estaciones Central y Peñarol se cuenta con un servicio telefónico automático propio atendido con centralitas de 150 y 50 líneas respectivamente.

En Octubre de 1949, las Oficinas de esta Repartición fueron trasladadas del ala izquierda de la estación Central a su nuevo local en los altos del edificio del galpón de Cargas "A".

Esta ubicación, contigua al taller Electro-Mecánico y a la Sucursal de Almacenes en Central, también trasladada en el piso intermedio del mismo Galpón, se estima muy satisfactoria, lo que redunda en beneficio de una eficiente organización.

Los gastos en mano de obra y materiales por el mantenimiento de las instalaciones a cargo de la Repartición e imputadas directamente a la cuenta de explotación, ascienden a $ 489.931; y diversos trabajos de mantenimiento especial por un valor de $ 14.862 fueron también adjudicados a la cuenta mencionada.

Obras de renovación y mejoramiento por un total de $ 72.670 fueron llevadas a cabo durante el año; siendo las principales en este rubro y terminadas en 1949, las correspondientes a Renovación de los cables de señalización eléctrica en estación Central, y Casilla de Señales e instalación de la señalización mecánica completa de estación Nico Pérez.

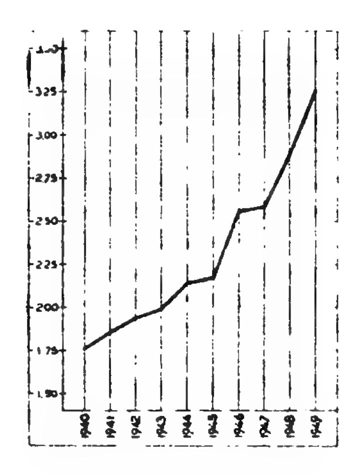
Por cuentas de explotación o de rubros especiales de otras Reparticiones, se efectuaron trabajos por un valor de $ 79.780: ascendiendo así, los gastos totales referidos, a la suma de $ 657.243,00.

Instalaciones de alumbrado eléctrico y fuerza motriz en estaciones, talleres, balasteras y otras dependencias, alcanzan a 390 con un total de carga instalada de 2.875 K.W.H.

El consumo total de energía eléctrica durante el año alcanzó a 3.244.882 K.W.H., abonándose por tal concepto, la suma de $ 215.512,00.

El aumento de consumo en los últimos diez años se demuestra a continuación:

1940	1.767.558 K.W.H.
1941	1.852.302 K.W.H.
1942	1.935.013 K.W.H.
1943	1.989.601 K.W.H.
1944	2.138.725 K.W.H.
1945	2.174.411 K.W.H.
1946	2.564.720 K.W.H.
1947	2.590.421 K.W.H.
1948	2.876.734 K.W.H.
1949	3.244.882 K.W.H.



INFORME SUCINTO DE LA REPARTICION ALMACENES

AÑO 1949

El año 1949 recientemente fenecido ha sido de primordial importancia para la Repartición de Almacenes.

Como consecuencia inmediata de la transferencia de los Ferrocarriles Británicos al Patrimonio del Estado, fué necesario introducir un cambio radical en el sistema de adquisiciones, con el fin de adoptar los procedimientos que determinan las leyes nacionales que rigen en la materia para la reposición de existencias de materiales y repuestos para el mantenimineto normal y para obras especiales.

Este cambio brusco de un sistema que podría llamarse de compra directa a otro de compra por licitación pública ha representado un recargo de trabajo muy apreciable y completamente fuera de lo que era la rutina normal para el personal en general de las oficinas de esta Superintendencia. No obstante este recargo, las tareas han sido cumplidas sin aumento del número de efectivos del personal, y si bien se ha traducido en un atraso general se ha contemplado las necesidades de los departamentos sin llegar a una situación crítica, y tengo el pleno convencimiento que allanadas las dificultades motivadas por el cambio de sistema se volverá a la normalidad dentro de breve tiempo.

Después de un compás de espera de dos meses, período durante el cual se estudió la forma y la estructuración de los pliegos de condiciones fué emitido el primer llamado a licitación pública a principios del més de Abril de 1949. Desde esa fecha y hasta el 31 de Diciembre de 1949, se han emitido 61 licitaciones por materiales generales, inclusive Locomotoras a vapor, y 25 pedidos de precios por repuestos y artículos de fabricación exclusiva, habiéndose colocado como resultado, órdenes de compra por valor de $ 2.000.000,oo (Dos millones de pesos) moneda uruguaya, aproximadamente.

Por compra local se han tratado en la Comisión de Compras, 6000 Boletas de Compra por materiales varios que han demandado la colocación de 3000 Ordenes de Compra, por valor de $ 300.000,oo (trescientos mil pesos) moneda uruguaya, aparte de los combustibles que se han adquirido por valor aproximado de $ 4.000.000 (cuatro millones de pesos) moneda uruguaya.

Se han recibido del exterior 3000 toneladas de materiales generales en 99 vapores de ultramar, que han requerido 187 solicitudes de importación al Contralor de Exportaciones e Importaciones, 273 permisos de despacho aduanero (25 de éstos por descarga directa y trámites urgentes) y 900 formularios de trámites portuarios, para su documentación e introducción al País.

Se ha prestado mucha importancia a los trámites aduaneros, vigilándose de cerca los vencimientos de los plazos de despacho, habiéndose llegado a la normalización de estas tareas y no obstante ser más gravosa la tarifa se ha podido reducir los gastos portuarios.

En lo que se refiere al movimiento general de materiales se han pasado a los Talleres de la Institución, por fabricación de repuestos, reparación de artículos varios, etc., órdenes en número de 3500; se han cumplido 150.000 pedidos de las Reparticiones; se han despachado 2000 tanques portátiles, con un total aproximado de 60.000 toneladas métricas de combustible líquido, a las estaciones de servicio, para el abastecimiento de las locomotoras; y la carga y descarga de vagones ha demandado el manipuleo de un total de 25.000 toneladas métricas de materiales diversos.

RELACION DE LOS ANEXOS

Pag.